

Vergaderjaar 2014–2015

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 458

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 26 maart 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 12 februari 2015 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 oktober 2014 over Kentekenen, snelheidsverhoging tractoren en MMBS'en (Kamerstuk 29 398, nr. 424);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 november 2014 met de reactie op de petitie «Stop de sanctie op het WRM protocol»;**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 december 2014 over de evaluatie alcoholslotprogramma (Kamerstuk 29 398, nr. 430);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 december 2014 over het leeftijdsverlaging rijbewijs buschauffeurs (Kamerstuk 29 398, nr. 445);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 februari 2015 met de reactie op advies van de Gezondheidsraad inzake rijbewijskeuringen (Kamerstuk 29 398, nr. 448);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 december 2014 over het aantal ernstig verkeersgewonden 2013 (Kamerstuk 29 398, nr. 431);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 december 2014 met de reactie op motie van de leden Visser en Hoogland (Kamerstuk 34 000 XII, nr. 22) over de handhaving in verband met de rode kruisen boven de weg (Kamerstuk 29 398, nr. 432);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 februari 2015 over de toezegging inzake het aansprakelijk stellen van fietsers bij ongevallen door bellen en appen op de fiets (Kamerstuk 29 398, nr. 447);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 januari 2015 over de grootschalige testen van zelfrijdende voertuigen en ontwerpbesluit ontwikkeling zelfrijdende auto's (Kamerstuk 31 305, nr. 212).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

Voorzitter: Hoogland
Griffier: Jansma

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Bashir, Hachchi, Hoogland, De Rouwe en Visser,

en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 10.00 uur.

De **voorzitter**: Goedemorgen, hierbij open ik het algemeen overleg over wegverkeer en verkeersveiligheid. Per fractie geldt een spreektijd van vijf minuten plus twee interrupties. We hebben een gast, namelijk de heer De Rouwe; dat klinkt wellicht gek, maar hij is formeel geen lid meer van deze commissie. Daarom vraag ik de leden van de commissie om hem hier het woord te laten voeren. Ik constateer dat zij daarmee kunnen instemmen. Dan geef ik het woord aan onze gast, de heer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Gasten gaan voor, toch?

Voorzitter. Aangezien ik na acht jaar als Kamerlid in april/mei de Kamer zal gaan verlaten, ben ik officieel geen woordvoerder verkeer meer, maar is dat de heer Van Helvert nu namens mijn fractie. Hij kon hier vandaag echter niet aanwezig zijn zodat ik hem nu vervang. Ik ga niet zeggen dat zijn afwezigheid iets met carnaval te maken heeft, want ik heb het hem niet gevraagd, maar hij komt wel uit Limburg!

Vervolgens zal ik ingaan op de onderwerpen die op de agenda staan, te weten wegverkeer en verkeersveiligheid. Ik moet eerlijk zeggen dat ik mij op het onderwerp wegverkeer niet zo heel heftig heb voorbereid en eigenlijk ook niet op het onderwerp verkeersveiligheid omdat dit onderwerp gelukkig al vele jaren de bijzondere aandacht heeft van dit parlement en dus ook van ondergetekende; het is ook heel goed dat we regelmatig stilstaan bij het grote aantal zwaargewonden en doden dat we elk jaar te betreuren hebben. De afgelopen tien jaar zijn er per dag twee doden op de weg gevallen. Dat is niet alleen onverkwikkelijk maar ook onherroepelijk. We hebben het dan over elk jaar weer honderden, zo niet duizenden gezinsdrama's. Dat mogen en kunnen we niet accepteren. Het verkeer is in feite een sluipmoordenaar. Elke dag gebeurt het wel ergens. En dan roepen we hier massaal «oh, wat is dat erg» maar als je het allemaal bij elkaar optelt, is het gewoon veel en veel te veel, ondanks dat we relatief veilig zijn in deze wereld.

Ik zou van deze gelegenheid gebruik willen maken om mijn waardering uit te spreken voor heel veel clubs en organisaties die de afgelopen weken en maanden veel werk hebben verzet. Ik denk aan bekende clubs, zoals de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) en de ANWB, maar ook aan de regionale organen voor verkeersveiligheid, de provincies, Veilig Verkeer Nederland en TeamAlert. Er zijn heel veel maatschappelijke organisaties die van ontzettend goede wil zijn om het aantal gewonden en doden naar beneden te brengen, hetgeen grote waardering verdient.

Er ligt vandaag een rapport voor dat een groot aantal maatregelen bevat. En laten we nou niet gaan shoppen in de zin van «welke maatregel wel en welke maatregel niet». Laten we kijken naar alles wat mogelijk is, waarbij ik de Minister vraag er een tandje bij te zetten. Laten we met elkaar afspreken om niet meer specifiek discussies te voeren over de aantallen en de ambities; die ambities zijn al duidelijk uitgesproken en daarover ligt ook al een Kameruitspraak. Mijn vraag aan de Minister is of zij met ons zou willen nadenken over het aanstellen van een rijkscommissaris. Ik weet dat deze Minister van goede wil is, maar zij heeft naast verkeersveiligheid veel andere onderwerpen in haar portefeuille. Er is sprake van een groot

aantal doden en gewonden en van een ambitie die schuurt, in de zin of die wel gehaald wordt in 2020. Dus laten we er nu een tandje bij zetten. Een rijkscommissaris, die dan onder deze Minister zou komen te vallen, zou juist met al die overheden en maatschappelijke organisaties tot een concrete agenda kunnen komen en zou er dan ook op toe kunnen zien dat die agenda daadwerkelijk wordt uitgevoerd.

Vervolgens wil ik nog iets zeggen over een voorstel dat in het verleden aan de orde is geweest. In een van de maatregelen zie ik iets over een ISA-slot. Volgens mij gaat het er dan om dat je mensen goed informeert over de snelheid; daar is ook veel draagvlak voor. Het CDA wil verder pleiten voor een repressieve maatregel, namelijk voor een aso-slot. Dat betreft een techniek die in de auto wordt geplaatst van mensen die bijvoorbeeld een celstraf hebben gehad omdat ze een ernstig verkeersongeval hebben veroorzaakt of meerdere keren een verkeersovertreding hebben begaan. We weten uit de literatuur dat juist toezicht op de kleine groep die het altijd weer verpest voor anderen, echt werkt. Mijn verzoek aan de Minister is dan ook om bijvoorbeeld samen met een universiteit na te gaan of het mogelijk is om met behulp van zo'n kastje het gedrag van dergelijke mensen goed te volgen. Waar het gaat om het uitlezen van de snelheid, het door rood licht rijden, het bumperkleven et cetera is sprake van allerlei los van elkaar staande technieken die er al zijn maar die nog niet gecombineerd toegepast zijn voor de verkeersveiligheid.

Dan kom ik op de evaluatie van het alcoholslot. Het CDA is voorstander van het paardenmiddel alcoholslot. Wij zijn er ook voorstander van om dat via het CBR te laten lopen. Ik zou de betrokken Ministers willen vragen om snel duidelijkheid hieromtrent te verschaffen. Kennelijk wordt er nog gewacht op de Raad van State. Het is een heftig middel voor een heel heftige doelgroep. Pas als je een half krat bier hebt opgedronken, krijg je zo'n slot. Het gaat dus niet om kleine overtredingen maar om heel ernstige zaken. En daar moet aandacht voor blijven.

De voorzitter: U hebt nog zo'n twintig seconden spreektijd.

De heer De Rouwe (CDA): Prima, dank u wel. Dan maak ik nog twee opmerkingen.

De eerste betreft het appen op de fiets. Ik heb geconstateerd dat de Minister niet mee wil gaan in het aansprakelijk stellen van een appende fietser die zelf schade veroorzaakt. Dit is eigenlijk een heel juridische discussie die we op dit moment echter niet aan willen gaan. In België en Duitsland is het handheld bellen op de fiets reeds verboden. Er zijn verschillende landen die dus echt actie ondernemen op dit punt. Wat ons betreft is het een onderwerp dat niet van tafel mag gaan, omdat het probleem eerder zal toenemen dan afnemen. Het is een categorie waarbij het aantal ongevallen groter en groter wordt.

Dan mijn laatste punt. We hebben het al vaker gezegd: voor mensen die een dodelijk ongeval veroorzaken, bijvoorbeeld met alcohol in het spel, zou wat het CDA betreft geen taakstraf mogen gelden. Een taakstraf is echt een lichter middel en verhoudt zich niet tot de ernst van zo'n ongeval. Als je zelf bewust beschonken in een auto stapt, moet je je er ook van bewust zijn dat dit grote gevolgen kan hebben. Daarom is opnieuw het pleidooi van het CDA: kijk naar deze strafmaat en bekijk de mogelijkheid om de taakstraf te laten vervangen door een celstraf.

Mevrouw Visser (VVD): De heer De Rouwe begon zijn verhaal met een suggestie voor een rijkscommissaris maar hij gaf ook een aantal complimenten aan de Minister voor het feit dat ze daar al mee bezig is. Ik ben dan wel geïntrigeerd door de vraag wat deze rijkscommissaris nog aanvullend zou moeten doen, gelet ook op het SWOV-rapport dat er ligt. De heer De Rouwe heeft terecht aangegeven dat de verleiding groot is om op individuele maatregelen in te gaan maar het SWOV-rapport is juist in

opdracht van de Minister opgesteld. Wat zou die rijkscommissaris dan aanvullend moeten doen met welke bevoegdheden en wat zou dat dan allemaal moeten opleveren?

De heer **De Rouwe** (CDA): Met dit goede rapport in de hand voorkomen we geen enkel ongeval op de weg. Het heeft alleen waarde als het uitgevoerd wordt en ermee aan de slag wordt gegaan. Onze stelling is: dit onderwerp verdient een aparte persoon, man of vrouw, die met de gemeenten, de provincies en de maatschappelijke organisaties, ervoor gaat zorgen dat dit echt uitgevoerd gaat worden. Wij hebben kritiek gehad, ook op de Minister, in de zin dat er meer tempo moet komen. De afgelopen jaren hebben we bijna alleen maar discussies gehad over het ambitieniveau. Welnu, daar voorkomen we geen enkel ongeval mee. Het wordt nu dus echt tijd om meters te maken en om aan het werk te gaan. De toegevoegde waarde van de rijkscommissaris is: dit uitvoeren!

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik ben het er uiteraard mee eens dat papier geen ongelukken en doden voorkomt; dus die mening delen we. Het SWOV-rapport bevat een aantal rigoureuze maatregelen. De SWOV geeft zelf ook al aan dat ook als je alles wilt doen, het nog steeds heel erg lastig is om je doelen te bereiken. Volgens mij is het ook heel goed dat er maatschappelijke discussie over ontstaat. U bent, zoals u zelf ook aangeeft, hier te gast omdat u zelf iets anders ambieert juist op dat regionale niveau. Dus wat is volgens u de taak van deze rijkscommissaris?

De heer **De Rouwe** (CDA): De taak is echt om partijen bij elkaar te brengen, om met elkaar de agenda op te stellen, om mensen aan te spreken en te motiveren, om door het land te gaan. Een rijkscommissaris stel je niet gauw in. We hebben er sinds kort eentje voor ICT omdat de Kamer dat een heel belangrijk onderwerp vindt. Verder hebben we de Deltacommissaris omdat de Kamer het heel belangrijk vindt dat mensen droge voeten houden. Het is prima dat we een rijkscommissaris hebben om droge voeten te houden maar dan moeten we ook een rijkscommissaris hebben die ervoor zorgt dat mensen veilig thuiskomen. Dat vind ik nog belangrijker dan ICT.

De **voorzitter**: Mijn verzoek is om de interrupties en de antwoorden iets korter te houden.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik kan heel kort zijn want ik behoef mijn interruptie eigenlijk niet meer te plegen. Mijn vraag ging ook over die rijkscommissaris en daar heeft de heer De Rouwe inmiddels voldoende woorden aan gewijd qua toelichting.

De **voorzitter**: Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Visser die het woord zal voeren namens de VVD-fractie.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Als het gaat om de agenda vandaag wil ik me tot een aantal dingen beperken. Ik begin dan met het SWOV-rapport. De heer De Rouwe sprak al zijn waardering uit voor dat rapport en met name voor het feit dat heel veel partijen erbij betrokken zijn geweest. De opdracht van de Minister om deze partijen met elkaar om de tafel te laten zitten om de ambities voor 2020 te realiseren laat ook duidelijk zien dat er geen gemakkelijke oplossingen zijn. Als je dit zou willen, geldt nog steeds dat het erg lastig is en is het ook de vraag of het haalbaar is. Naar aanleiding van gesprekken die ik heb gevoerd met diverse partijen is het mij opgevallen dat wanneer je niet zou uitgaan van 2020 maar van 2025 of 2030 mogelijk ook andere oplossingen in beeld komen en we dan ook meer informatie zouden hebben. Het SWOV-rapport geeft duidelijk aan dat een aantal maatregelen niet opgenomen is omdat

een en ander heel lastig te kwantificeren is. Bijvoorbeeld TVM doet al jarenlang de Gouden Ridders. Dat zijn vrachtwagenchauffeurs die zich enorm inspannen en schadevrij rijden. Maatregelen om ervoor te zorgen dat vrachtwagenchauffeurs goed de weg opgaan en dat ze goed opgeleid zijn, zijn niet gekwantificeerd omdat dit erg lastig blijkt te zijn. Hetzelfde geldt voor zelfsturende auto's. De Minister moet nog op dit rapport reageren. Ik ben het helemaal eens met de heer De Rouwe dat het verleidelijk is om nu op iedere individuele maatregel in te gaan, maar eigenlijk is onze vraag aan de Minister de volgende. Zij heeft zelf opdracht gegeven tot het opstellen van dit rapport. Zij gaat ermee aan de slag en heeft ook in het kader van het Deltaprogramma laten zien dat zij heel goed in staat is om partijen bij elkaar te brengen en om tot oplossingen te komen. Ik vraag haar dan tevens na te gaan welk perspectief er voor 2025, 2030 is te schetsen met wat ons betreft haalbare en reële oplossingen; het is in ieder geval niet de bedoeling dat we dan iedereen van de weg moeten halen die 75+ is omdat het anders gevaarlijk is, want dan schieten we onszelf ook in de voet.

De evaluatie van het alcoholslotprogramma is nogal positief maar we maken ons wel zorgen op dit punt. We gaan er overigens nog nader over spreken; in het vorige AO hebben we het er ook over gehad. Wij merken wel dat dit programma, dat in feite een gedragsmaatregel is, door heel veel partijen wordt ervaren als een punitieve maatregel. En het is toch wel heel erg raar als men het strafrecht niet meer als straf ervaart, als mensen vinden dat het alcoholslotprogramma heel erg zwaar straft terwijl het eigenlijk bedoeld is als een veiligheidsmaatregel voor de persoon in kwestie en de medeweggebruikers om te voorkomen dat iemand dronken achter het stuur stapt en vervolgens iemand aanrijdt. Wat ons betreft moet het strafrecht dus ook blijven straffen. De Minister wacht eerst op de uitspraak van de Raad van State. Wij doen dat dus ook, maar wat ons betreft kan het niet zo zijn dat wanneer de Minister aan de slag gaat met haar collega van Justitie, deze gedragsmaatregel naar het strafrecht overgaat en daarmee ook binnen het strafrecht lichtere straffen voor alcohol in het verkeer gaan ontstaan. Dit is dus meer een noodkreet van ons. Als je willens en weten met alcohol achter het stuur kruipt, heb je gewoon de consequenties te aanvaarden en moet er gewoon gestraft worden.

Dan de brief over de kentekening en de snelheidsverhoging van de tractoren. Wij wachten de verdere voorstellen ter zake af. Het standpunt van de VVD als het gaat om snelheidsverhoging en kentekening is bekend. Wij zijn er niet voor. Ook als we de brief lezen, hebben we nog grote vraagtekens, vooral omdat de snelheidsverhoging die altijd gekoppeld was aan de kentekening, ter discussie wordt gesteld door de wegbeheerders, zoals in dezelfde brief staat. Er staat letterlijk in dat er is gesproken met de wegbeheerders en dat wanneer de snelheid naar 40 km/u zou gaan, zij nog steeds niet willen dat de tractoren over 80 km/u-wegen gaan rijden. Dat roept bij ons de vraag op: waarom doen we dat dan nog in vredesnaam? Dan gaan we de sector opzadelen met 50 miljoen voor iets waar deze vervolgens geen gebruik van kan maken, namelijk de mogelijkheid om snel van A naar B te komen. Dus als de uitkomst is dat we ondernemers met heel veel lasten opzadelen maar ze uiteindelijk niet de weg op mogen, dan is dat wat ons betreft de omgekeerde wereld. Graag verneem ik hierop de reactie van de Minister. Dan het punt van de leeftijdsverlaging voor het rijbewijs buschauffeurs. We hebben een brief gekregen van de uitzendbureaus hierover.

De **voorzitter**: U komt langzaam aan het einde van uw spreektijd.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ja, ik heb nog twee punten. In genoemde brief geven de uitzendbureaus aan dat ze zijn uitgesloten van een pilot die al langere tijd loopt. Er worden sectorplannen opgesteld

om ervoor te zorgen dat er nieuwe buschauffeurs instromen. Deze zouden vervolgens dan kunnen instromen via de uitzendbranche, waarbij de Staatssecretaris zelf aangeeft dat er wat haar betreft inhoudelijk geen reden meer is waarom ze niet zouden kunnen instromen. Het is dan wat vreemd dat vanwege de te lange duur van de hiervoor benodigde aanpassing van wet- en regelgeving, die pilot eigenlijk niet door kan gaan. Mijn laatste opmerking betreft de onveilige wegen. Er is geld beschikbaar voor de N36 in het kader van Meer Veilig. Wat ons betreft zou dat dan uiterlijk in 2018 daarvoor besteed moeten zijn. Er komen steeds meer oproepen vanuit de regio dat dit sneller zou kunnen en dat er meer gemonitord zou moeten worden. Wij sluiten ons daar graag bij aan. Kan de Minister dus aangeven of het geld versneld kan worden ingezet hiervoor? En dan moet wat ons betreft ook meteen maar dat karrespoor van de N35 aangepakt worden!

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Het werken op en rondom snelwegen wordt steeds onveiliger omdat heel veel mensen lak hebben aan rode kruisen en ze deze vaak massaal negeren. Er zijn honderdduizenden automobilisten die een rood kruis negeren. Inmiddels zijn er hierdoor helaas onder wegwerkers en hulpdiensten ook gewonden en doden te betreuren. De SP wil graag dat hier extra op gehandhaafd wordt. We zien echter dat de politie onvoldoende capaciteit heeft om hieraan heel veel prioriteit te geven. Zoals men waarschijnlijk vanochtend bij RTL Nieuws gezien heeft, stelt de SP voor om te komen met 100 kruiscamera's die verspreid door het land achter de matrixborden komen te hangen en die vastleggen wanneer iemand een rood kruis negeert en passeert. Deze camera's gaan dus alleen aan wanneer een rood kruis te zien is en registreren dus niet op snelheid. Wellicht is hier een aanpassing van de wet voor nodig, maar we willen dat het kabinet dit serieus gaat onderzoeken en snel met een uitgewerkt voorstel komt. Het is eenvoudig uit te voeren, te installeren en te handhaven, zodat wegwerkers en hulpdiensten voortaan hun werk veilig kunnen doen op het moment dat er een rood kruis is. Graag verneem ik hierop de reactie van de Minister. Dan het aantal zwaargewonden door verkeersongelukken. Voor mijn fractie is dat aantal nog veel te hoog. De Minister wil in 2020 maximaal 10.600 gewonden en we zitten nu nog op 18.800. Dat is een vrij fors aantal. De ANWB en de SWOV geven aan dat als we doorgaan op de huidige weg de Minister haar doelstellingen nooit zal halen. We zien ook nog steeds een oververtegenwoordiging van verkeersgewonden onder fietsers. De SP heeft er de vorige keer voor gepleit om te kijken of de fietshelm meer gestimuleerd kan worden zonder deze overigens te verplichten. We zien bijvoorbeeld bij wintersport dat tien jaar geleden bijna niemand een helm droeg en dat nu eigenlijk iedereen zonder dat het verplicht is, een helm draagt. Je kunt mensen dus wel degelijk erop wijzen dat het dragen van een helm helemaal niet zo'n slecht idee is, zeker met de komst van de elektrische fiets. Ik verneem hierop graag de reactie van de Minister.

Vorige maand lag het ICT-systeem van het CBR plat met als gevolg dat duizenden mensen geen examen konden afleggen. De SP-fractie vraagt zich af in hoeverre het ICT-systeem van het CBR stabiel is. Hoe kon deze storing ontstaan? Is het ICT-systeem dat het CBR hanteert, niet veel te complex? In 2009 waren er al grote problemen. Toen is er een nieuwe leverancier aangetrokken die snel weer vertrok, om reden dat men zo'n complex systeem nog niet eerder had gezien. Is er een verband tussen de problemen van destijds en de huidige grote storing? Welke andere problemen zijn er nog meer met het ICT-systeem behalve die grote storing? Zit de Minister er wat dit betreft wel voldoende bovenop bij het CBR? We zijn ook benieuwd naar de laatste stand van zaken bij het CBR, bijvoorbeeld waar het gaat om de afwikkeling van het pensioendossier.

Dan het alcoholslotprogramma. De SP is nooit blij geweest met de invoering van dit systeem. Wie een chronisch drankprobleem heeft, hoort namelijk helemaal niet op de weg. Mensen met zo'n probleem moeten aangepakt worden en van de weg gehaald worden en hun moet een tijdelijk rijverbod worden opgelegd gekoppeld aan een educatieve maatregel. Het alcoholslotprogramma deugt van geen kant. Er is sprake van onbetrouwbare apparatuur en er is sprake van eigenlijk maar één leverancier. Ook is sprake van rechtsongelijkheid want dronkaards met een hoog inkomen kunnen gewoon blijven rijden terwijl iemand met een laag inkomen het programma niet kan betalen. Eigenlijk weet iedereen dat dit programma onder het strafrecht behoort te vallen. Wij vragen de Minister dan ook te stoppen met dit programma. Ook zijn we benieuwd naar de gevolgen voor de mensen die nu nog in het programma zitten. Is de Minister bereid serieus te kijken naar alternatieven, zoals een educatieve maatregel gekoppeld aan het ontnemen van het rijbewijs?

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Bashir heeft nu allemaal kritiek op het programma. De SP heeft toch anderhalf jaar geleden zowel in de Tweede als de Eerste Kamer volledig ingestemd met dit programma, dus zonder dat de heer Bashir zijn stem daaraan onthouden heeft?

De heer **Bashir** (SP): Ik heb in het debat hierover altijd aangegeven dat wij geen voorstander zijn van het alcoholslotprogramma. Ik weet niet hoe het gegaan is met de stemming, of dit aspect onderdeel was van een verzamelwetsvoorstel waar we destijds voor hebben gestemd. Ik moet u het exacte antwoord dus schuldig blijven.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan geef ik het antwoord wel. U hebt er zelf mee ingestemd. Het was geen wetwijziging die met andere dingen mee is gegaan. We hebben hier uitgebreid over gesproken en de SP was hier voorstander van. Dan even naar uw voorstel. U zegt dat iedereen met een alcoholverslaving voortaan niet meer de weg op mag en dat diens rijbewijs moet worden ingetrokken. Bent u op de hoogte van het ernstige feit dat juist deze doelgroep vaak stiekem doorrijdt in auto's van anderen op het moment dat het rijbewijs ingetrokken is? Door het SP-voorstel lijkt het probleem op papier opgelost te worden maar in de praktijk is dat volstrekt niet het geval.

De heer **Bashir** (SP): Ik ga eerst in op het vorige punt dat wij ermee ingestemd zouden hebben. Welnu, dat laatste kan ik mij niet herinneren. Ik ben al sinds 2010 woordvoerder, maar misschien heb ik iets gemist ...

De **voorzitter**: Dat hebt u in uw reactie op de eerste interruptie al aangegeven, dus het staat nu in de notulen. Het verzoek is om in te gaan op de tweede vraag van de heer De Rouwe.

De heer **Bashir** (SP): Dat zal ik doen. Hetzelfde probleem heb je met het alcoholslotprogramma. Als je auto een alcoholslot heeft, kun je ook de auto van je buurman pakken en weer gaan rijden. Wij willen dat er een afschrikwekkende maatregel komt, waarbij mensen tijdelijk hun rijbewijs verliezen en een zwaar educatief programma moeten volgen, waarbij ze gewezen worden op de gevolgen van hun gedrag. Ik denk dat je daarmee meer kunt bereiken dan mensen door te laten rijden. Als je te veel drinkt en gepakt wordt, weet je zeker dat je door mag blijven rijden en krijg je zo'n apparaat in je auto. Dat is niet wat we moeten willen. Dan kom ik te spreken over de verplichte bijscholing voor rijinstructeurs. De SP-fractie vindt het voorstel waar de rijsschoolhouders middels een petitie om vragen een goed plan. Nu zien we dat de bijscholing eigenlijk een examen is. Veel instructeurs klagen dat ze een toneelstukje moeten opvoeren dat niet aansluit bij de praktijk. De SP-fractie vindt het prima om

instructeurs bij te scholen maar niet middels het huidige examen waarbij iemand zijn bevoegdheden voor lesgeven kan verliezen. Dit is ook niet het geval bij andere vakgebieden waarbij kennis en kunde van groot belang zijn. Een chirurg bijvoorbeeld doet wel veel aan bijscholing maar hoeft ook niet elke vijf jaar een examen af te leggen. De Minister stelt in haar brief dat verplichte bijscholing ook geldt voor beroepschauffeurs. Dat klopt, maar zij hebben geen sanctie. Kortom, de SP zou graag zien dat de Minister het voorstel, zoals verwoord in genoemde petitie, omarmt en de verplichte praktijk en bijscholing behouden worden zonder sanctie. Is de Minister daartoe bereid?

De **voorzitter**: Uw tijd is om. Wilt u afronden?

De heer **Bashir** (SP): Ik rond af. U bent de voorzitter, dus u hebt het voor het zeggen.

Ik heb nog twee punten waarop ik heel kort zal ingaan. Met verwijzing naar de omkoopzaak in Den Helder rond een rijkschoolhouder, vraag ik de Minister of het Openbaar Ministerie en het CBR voldoende bevoegdheden hebben om rijinstructeurs die examinatoren omkopen, aan te pakken. Zo ja, wat zijn dan die bevoegdheden? Zo nee, is de Minister bereid hiernaar te kijken?

Ik sluit af met MMBS'en, de motorrijtuigen waarbij personenauto's worden omgebouwd tot 25 km/u- of 45 km/u-voertuigen. De SP-fractie is blij dat er naast de kentekenplicht en het T-rijbewijs ook extra eisen worden gesteld aan het voertuig zelf.

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, ik verzoek u nu echt om af te ronden, want u bent al een minuut over uw spreektijd heen.

De heer **Bashir** (SP): Ja, voorzitter. Ik rond af met de volgende vraag: wat betekent een en ander voor de mensen die reeds zo'n omgebouwd MMBS-voertuig hebben? Mogen ze die behouden of gaat daar nog iets aan gebeuren?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Ik neem dit debat over van mijn collega Stientje van Veldhoven, omdat zij nu aanwezig is bij het plenaire debat over de gaswinning in Groningen. Het thema verkeersveiligheid is overigens een onderwerp dat ook ik een warm hart toedraag. Ik zou bijna willen zeggen: wie heeft daar niets mee?

Mijn eerste punt betreft de zelfrijdende auto. De Minister is er voortvarend mee aan de slag gegaan. D66 deelt haar enthousiasme hierbij. Het is goed nieuws dat Nederland innovatieve koploper wordt. Ook in de toekomst willen we namelijk van A naar B en hoe gemakkelijker, veiliger en duurzamer dat kan, hoe beter. Toch zou ik op dit punt de Minister nog wel een drietal aandachtspunten willen meegeven. Dat betreft allereerst de privacy. Het beheer van de data – waar rijdt de auto, achter wie en hoe vaak? – moet natuurlijk wel goed geborgd worden. Dus ik zou de Minister willen vragen of die data van de chauffeur blijven en dus niet van het leasebedrijf. Kan de auto ook meeluisteren en, zo ja, wat betekent dat dan? Als ik in de auto zit en ik bijvoorbeeld aangeef dat mijn wasmachine niet goed werkt, rijdt de auto dan automatisch door naar een witgoedzaak die wellicht gesponsord is in dat systeem? Moet ik aan iets dergelijks denken? Ik zou er dus graag iets meer beeld en geluid van de Minister bij willen hebben.

Het tweede aandachtspunt is de aansprakelijkheid. Als de garage een reparatie uitvoert en de auto een dag later op een andere auto botst, is mijn vraag wie er dan verantwoordelijk is. Is dat de autofabrikant, de garagehouder, de chauffeur of de wegbeheerder?

Het derde aandachtspunt betreft de internationale standaarden. We moeten namelijk voorkomen dat als een auto de grens met bijvoorbeeld

Duitsland passeert, deze ineens niet meer verder kan omdat er daar een ander systeem nodig is.

Ik hoop dat de Minister vandaag al kan reageren op deze drie aandachtspunten, te weten privacy, aansprakelijkheid en internationale standaarden. Anders zou ik haar willen vragen om die mee te nemen en extra aandacht te geven.

In Nederland worden elk jaar prachtige evenementen georganiseerd, zoals wielerevenementen, dorpsfeesten, muziekfestivals en avondvierdaagsen, maar deze evenementen zijn niet mogelijk zonder de inzet van vrijwilligers, onder wie verkeersregelaars die zorgen voor een veilig verloop van zo'n evenement. Helaas is het aanvragen van een vergunning voor deze vrijwillige verkeersregelaars echt een enorme rompslomp met verplichte instructiecurssussen, gehannes met formulieren en pasfoto's die heen en weer gestuurd worden door organisaties, vrijwilligers en gemeente, hetgeen bij elke evenement weer het geval is. Wij zouden het voor de vrijwilligers, de organisaties en de gemeenten een stuk gemakkelijker en leuker kunnen maken door de aanstellingspas die nu voor één jaar geldt, vijf jaar te laten gelden. Is de Minister bereid het reglement voor verkeersregels en verkeerstekens op dit punt aan te passen?

De heer **Bashir** (SP): Toen ik vanochtend op de website van D66 het nieuws hierover las, was ik er toch vrij verbaasd over dat er ten aanzien van deze vrijwilligers sprake is van een bureaucratische rompslomp waarin ze ieder jaar belanden. Ik vroeg mij dan ook af hoe het kan dat deze maatregel ooit zo is ingevoerd. Waarom is er gekozen voor een geldigheidsduur van een jaar?

De **voorzitter**: «Minister» Hachchi, wilt u daarop antwoorden?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik vind het bijzonder dat collega Bashir het vertrouwen in mij stelt dat ik dat antwoord kan geven, want dat is precies ook de vraag die ik heb. Wellicht dat de echte Minister straks kan opstaan en kan aangeven waarom dit zo is. Ik denk dat de heer Bashir het met mij eens is dat we dat rond die termijn van één jaar inclusief die rompslomp anders moeten regelen.

Dan kom ik te spreken over het rapport van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Dat rapport geeft de maatregelen aan die nodig zijn om de doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid te halen. Vooral de helmplicht heeft het nieuws gehaald, maar in het rapport staat natuurlijk veel meer. Veilig verkeer bereik je niet met één maatregel maar met een logische combinatie die een meerwaarde vormt. Dat vraag echter ook om een gezamenlijke inzet van alle partijen. Mijn vraag aan de Minister is dan ook wat haar volgende stap in dezen is. Wat gaat zij doen met dit rapport?

Ik ben ook woordvoerder Koninkrijksrelaties en daarom wil ik bij deze gelegenheid speciale aandacht vragen voor de situatie op de BES-eilanden en dan met name Bonaire. Sinds 10-10-10 zijn Bonaire, Sint-Eustatius en Saba onderdeel van Nederland. Ik heb begrepen dat er in voorgaande debatten over verkeersveiligheid niet gesproken is over de verkeerssituatie op die drie eilanden. Laat ik vandaag in ieder geval Bonaire eruitlichten. De verkeersveiligheid op dat eiland is behoorlijk belabberd. Handhaving is lastig omdat de verkeerswetten aldaar zwaar verouderd zijn. Kan de Minister aangeven wat zij doet aan de verkeersveiligheid op Bonaire? Is zij bereid de verkeerswetten aldaar tegen het licht te houden?

De veiligheid van wegwerkers is een belangrijk punt. Midden op de snelweg werken, ik geef het je te doen. Hopelijk kunnen we een eind maken aan de ongelukken die er nog te vaak gebeuren. Mijn collega's Steven van Weyenberg en Stientje van Veldhoven hebben hierover

schriftelijke vragen gesteld. Ik weet niet of de Minister daar vandaag al iets over kan zeggen en anders wachten we die schriftelijke antwoorden af.

Tot slot nog een positieve noot. D66 is blij met het bericht dat ook de eigen arts een gezondheidsverklaring kan afgeven voor het rijbewijs, hetgeen de bureaucratie vermindert en het keuringsproces vereenvoudigt. Dus goed nieuws!

Voorzitter: Visser

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. De laatste keer dat we hier in deze zaal zaten, was dat voor een initiatiefnota. Daarbij werd aangegeven dat er van de zijde van de Kamer behoorlijk wat complimenten waren voor de indieners maar dat dit bij stukken die de Minister stuurt wat minder het geval is. Laat ik dan ook beginnen met een compliment, in de zin dat de test voor de zelfrijdende voertuigen op onze goedkeuring kan rekenen. Wij vinden het een goede zaak dat de Minister daarmee vooruitstrevend aan de gang gaat en we wachten de vervolgstappen en de onderzoeken die ze nu laat verrichten, met interesse en belangstelling af.

Maar omdat we hier niet alleen zitten om complimenten te maken, heb ik nog een aantal andere punten. De heer Bashir heeft een voorstel gedaan met betrekking tot de rode kruizen. Ik weet niet of dat een reëel voorstel is, maar ik heb zelf ook nog wel een idee. In hoeverre is het mogelijk om bevoegde ambtenaren iemand te laten beboeten door middel van cameratoezicht, dus om bevoegde ambtenaren achter de camera te zetten waarmee het gemakkelijker is om dit soort overtredingen te bekeuren? Ik weet niet of dat kan, maar ik begrijp dat er nu al een manier is om boa's hiervoor in te zetten. Misschien is toezicht vanachter de camera's nog wel effectiever.

De heer **Bashir** (SP): De heer Hoogland doelt, denk ik, op ons voorstel om kruiscamera's achter de matrixborden te hangen die alleen aangaan als er een rood kruis te zien is. Spreekt het principe van dit voorstel de fractie van de PvdA aan?

De heer **Hoogland** (PvdA): Zeker, en ik denk meerdere fracties in het parlement. We hebben eerder samen met de VVD een motie ingediend over de rode kruizen. Ik denk dat iedereen het erover eens is dat het hierbij gaat om zeer onwenselijke overtredingen. Ik vraag mij alleen bij uw voorstel af of het haalbaar is. Het kost namelijk een heleboel geld om die camera's op te hangen. Vandaar mijn suggestie om de huidige camera's die al boven de wegen hangen, te benutten door middel van het inzetten van bevoegd personeel om overtredingen te constateren vanachter die camera's. Dat is een beproefde methodiek die ook lokaal al gebruikt wordt. Het is wat technisch van aard maar het is een variant van hetgeen u voorstelt, maar voor uw doel is er wat mij betreft in ieder geval alle steun.

De heer **Bashir** (SP): Dank voor de steun voor het doel. Ik heb de motie van de coalitiepartijen inderdaad ook gesteund, maar waar ik nu mee kom, is een concrete uitwerking. Als het de heer Hoogland alleen om de kosten te doen is, kan ik hem zeggen dat er ook sprake zal zijn van opbrengsten; er zouden nu honderdduizenden auto's door een rood kruis rijden. Ik denk dat onze wegwerkers het ook waard zijn om ze te beschermen. Nogmaals, dank voor de steun.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Over de SWOV-rapportage is door voorgaande sprekers al veel gezegd, zodat ik dat niet allemaal wil herhalen. Wel heb ik nog de vraag waarom de doelstellingen ooit verzonnen zijn zoals ze zijn verzonnen. Hoe zijn die getallen tot stand

gekomen? Het antwoord daarop is namelijk een van de sleutels tot de vraag waarom het nu dan wel of niet lukt. Wat ons betreft blijven die doelstellingen overigens wel overeind staan. Is de Minister bereid een reactie te geven op de achttien maatregelen en is zij ook bereid een aantal ervan in te voeren? Bijvoorbeeld het invoeren van de fietshelm voor kinderen tot 12 jaar kan op de sympathie rekenen van de fractie van de PvdA, simpelweg omdat het een kwetsbare groep is en deze kinderen niet zelf een keuze kunnen maken. Dus dat is een voorbeeld van een maatregel waarvan we de Minister willen vragen om er welwillend naar te kijken. Hoe kijkt de Minister aan tegen het installeren van achteruitrijcamera's bij op z'n minst vrachtauto's en vuilnisauto's, dus grote voertuigen die in Nederland de weg opgaan? Ik snap dat er Europees nog wat te winnen is, aangezien het dan alleen in Nederland geregeld zou zijn, maar we zouden een stap kunnen zetten zodat dit goede voorbeeld gevolgd wordt, hetgeen een heleboel mensenlevens scheelt.

Ik sluit mij aan bij de concrete vragen over de veiligheid op de N35 en N36.

Mijn volgende punt betreft het langzame verkeer. Op dit moment is er sprake van veel ontwikkeling op het fietspad met betrekking tot de voertuigen die daar hun intrede doen, zoals de pedelecs en snelle fietsen. Ik heb begrepen dat er al een onderzoek loopt naar de gevolgen van die nieuwe voertuigen, maar mocht dat niet het geval blijken te zijn, is de Minister dan bereid zo'n onderzoek alsnog te laten doen? Wat betekent de introductie van die nieuwe voertuigen voor het langzaam verkeer in Nederland? Hoe kunnen we dat goed reguleren? Wat zijn effectieve manieren van invoering? Wat mag er wel en wat mag er niet? Op de fietspaden is namelijk wat irritatie gaande. In dat kader wil ik ook de Amsterdamse kwestie aanhalen. Eind vorig jaar hebben we het daarover al gehad en ik wil de Minister vragen of zij bereid is te onderzoeken wat de gevolgen zijn van het verplaatsen van de snorscooters naar de rijbaan. De reden waarom we indertijd hebben gestemd voor de motie van de heer De Rouwe om niet met een wetsvoorstel te komen, is dat de consequenties van een dergelijke maatregel eigenlijk nooit in kaart zijn gebracht. Er is een onderzoek geweest dat met name ging over de gevolgen op het fietspad. Welnu, die zijn wel te raden. Op het moment dat je de snorscooter daar weghaalt, is dat positief. Wij zijn erg nieuwsgierig naar de gevolgen van het toestaan van de snorscooter op de rijbaan. Is de Minister bereid daarnaar onderzoek te doen? Dan zijn wij ook bereid vervolgstappen te zetten en vervolgens voor Amsterdam mogelijk te maken dat die snorscooter met of zonder helmplicht, met of zonder aanvullende maatregelen, met of zonder 30 km/u-zones naar de rijbaan verplaatst wordt op plekken waar dat veilig kan. Er is nu namelijk geen inzicht in de consequenties.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vraag me af wat voor zigzagbeleid dit nou is. We hebben hier een zeer uitgebreid debat gehad over de snorfiets en de helmplicht en alle effecten die daarbij horen. Uiteindelijk heeft een dappere meerderheid gezegd: het is heel begrijpelijk dat de Amsterdammers overlast op het fietspad ervaren. Waarom is de Kamer uiteindelijk echter tegen? Omdat het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan het verplaatsen van het probleem is. Dan kan iemand wel zeggen dat men dan een helm op moet gaan doen, maar dat is er alleen maar voor bedoeld dat iemand in plaats van zwaar gehandicapt licht gehandicapt raakt of in plaats van te overlijden zwaar gewond raakt. Wat is dit nu weer voor draaijerij van de PvdA om een onderzoek te vragen naar de effecten ervan? Daar hebben we er toch al een tig-aantal van gehad? Of is dit puur even een opzetje naar 18 maart, in de zin dat de PvdA Amsterdam ontzettend baalt en de heer Hoogland onder druk is gezet en met een ideetje moet komen om een geluidje te laten horen? Wees nou consequent! Wat is dat nou voor draaijerij?

De heer **Hoogland** (PvdA): Het is een multiplechoicevraag, ik mag kiezen. Het is of draaijerij of een opzetje voor de verkiezingen. Ik kies voor geen van beide. Dus ik laat de vraag open. Ik weet niet wat voor resultaat mij dat oplevert. Gisteren bij de rekentest betekende het dat als je niet meedeed aan de test je een 1 had. Dus ik vermoed dat de heer De Rouwe mij dat cijfer geeft voor het antwoord op deze vraag, maar ik ga toch een poging doen om die inhoudelijk te beantwoorden. De reden waarom we indertijd voor de motie van de heer De Rouwe hebben gestemd, is omdat er geen inzicht is in wat de gevolgen zijn van het verplaatsen van de snorscooter naar de rijbaan. Er is wel onderzoek gedaan naar wat de aanwezigheid daarvan op het fietspad betekent maar niet naar wat verplaatsing ervan naar de rijbaan betekent. Die informatie is voor ons cruciaal om die verplaatsing wel of niet toe te staan. Er is wel een onderzoek geweest vanuit Amsterdam, dat naar het één kijkt maar niet naar het ander. Wat wij belangrijk vinden, is dat zo'n afweging zorgvuldig plaatsvindt. Voor zo'n zorgvuldige afweging is aanvullend onderzoek nodig naar wat de consequenties zijn van het verplaatsen. Dat is de reden waarom ik nu om zo'n onderzoek vraag. Het enige wat ik de heer De Rouwe mee kan geven, is dat we dat ook eerder hadden kunnen vragen. Ik was toen zelf geen woordvoerder en de vorige woordvoerder heeft dat niet gevraagd en daarom doe ik het nu. Ik wacht af of de Minister bereid is zo'n onderzoek te doen. Als zij daartoe niet bereid is, kunnen we er altijd nog een Kameruitspraak over vragen. En daar ben ik dan ook toe bereid.

De heer **De Rouwe** (CDA): Die Kameruitspraken gaan kennelijk alle kanten op. De PvdA heeft het over allerlei interne redenen, in de zin dat de een het niet heeft aangekaart en de ander wel, of dat de een wel heeft opgelet en de ander niet. Welnu, dat laat ik nu allemaal maar in het midden. Als het onderzoek opnieuw gedaan wordt – er zal wel een nieuw kaftje omheen komen – en daaruit blijkt dat verplaatsing een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid, kunnen we dan de PvdA in ieder geval aan één afspraak houden, namelijk dat we het dan dus niet doen? Of is ook die afspraak nu weer glibberig aan het worden?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ook in de vervolgvraag zit het antwoord dat de heer De Rouwe wil horen. Ik sta er open in. Een onderzoek doe je niet omdat je nu al zegt: het moet wel of het moet niet. Een van de redenen dat Amsterdam wil dat die snorscooter naar de rijbaan gaat, is dat de fietspaden behoorlijk vol zijn. Maar er zijn meer maatregelen nodig. Volgens mij is het goed dat er in samenspraak wordt gekeken naar wat er nodig is, dus lokale maatregelen en wellicht wel wettelijk mogelijk maken dat die snorscooter naar de rijbaan verplaatst wordt. Ik zou daar eerst inzicht in willen hebben. Ik kan mij heel goed voorstellen dat het op bepaalde punten wel veilig kan en op andere punten niet, dat het in 30 km/u-zones anders is dan op plekken waar 50 km/u gereden mag worden, en dat het op sommige buitenliggende wegen waar in de praktijk harder gereden wordt, tot meer risico leidt dan op plekken waar de verkeersdoorstroming langzamer is. Dus ik sta daar helemaal open in. Anders vraag ik ook niet om een onderzoek. Ik vind dat dit wel de manier is waarop we hier moeten werken.

Mevrouw **Hachchi** (D66): De heer Hoogland wijst erop dat hij een onderzoek nodig vindt. Ik heb de debatten waar de heer De Rouwe terecht naar verwijst zelf niet gedaan, maar, naar ik heb begrepen, heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid op dit punt al het nodige onderzocht. In november 2013 is er onderzoek gedaan naar de gevolgen van het verplaatsen van de snorscooter naar de rijbaan. Dus de vraag blijft wat het onderzoek waar de PvdA-fractie kennelijk om vraagt, daaraan moet toevoegen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat is de essentie van wat mevrouw Hachchi vraagt. Het onderzoek dat gedaan is, kijkt vooral naar de effecten op het fietspad en niet naar de effecten op de rijbaan. Het is wel verstandig om, voordat je 30.000 snorscooters naar de rijbaan verplaatst, goed te kijken wat de gevolgen daarvan zijn. Als je die niet in beeld hebt, vind ik het niet verantwoord om in een keer te zeggen: doe dat maar. Daarnaast kun je kijken naar aanvullende maatregelen, zoals naar wat er qua infrastructuur mogelijk en nodig is. Maar goed, we hebben nog even tijd om de precieze formulering van de onderzoeksopdracht vorm te geven. Verder wijs ik erop dat het SWOV-onderzoek tot op heden een educated guess is, dus een gok. Ik denk dat het verstandig is om ook wat meer zaken te modeleren, gericht op hoe de situatie in Amsterdam is.

Mevrouw **Hachchi** (D66): De rapporten die er liggen zijn volgens de PvdA-fractie kennelijk niet voldoende. Ik heb begrepen dat juist die rapporten alles hebben gedekt, ook als het gaat om de consequenties van verplaatsing naar de rijbaan. Mijn vraag blijft dus wat de toegevoegde waarde is van een nieuw onderzoek. Daarnaast zou ik de heer Hoogland willen vragen of hij hiermee eigenlijk ook vindt dat het Amsterdamse experiment gewoon plaats moet vinden. Het ligt namelijk wel heel erg dicht tegen het verzoek om een onderzoek aan. Dan kun je dus net zo goed een experiment houden, want dan weet je meteen wat de consequenties zijn van het verplaatsen van de snorscooters naar de rijbaan.

De heer **Hoogland** (PvdA): In theorie zou dat kunnen maar onze stelling is dat, voordat je dat gaat doen, het aardig is om even inzicht te hebben in wat de consequenties daarvan zijn voor de verkeersveiligheid; dat is echt een belangrijk argument. Ik kan mij voorstellen dat mevrouw Hachchi niet alle stukken over dit onderwerp gelezen heeft, maar de onderzoeksvraag zoals die geformuleerd is door Amsterdam – ik ga ervan uit dat mevrouw Hachchi blij is dat wij nog een poging willen wagen om dit nu mogelijk te maken in Amsterdam – gaat echt over de consequenties op het fietspad en niet over de consequenties verder in het verkeer. Ik denk dat het goed is om dat in beeld te brengen. Er is een aantal jaren geleden al een proef geweest in Amsterdam, maar dat was een heel kleine proef op een heel klein weggetje en daarvan zijn de uitkomsten nooit echt goed geëvalueerd. Dus volgens mij is het goed dat we die stap nu zetten en dat we kijken naar de gevolgen. Op basis van de uitkomsten van dat onderzoek kan dan bekeken worden of de snorscooter al dan niet verplaatst wordt naar de rijbaan, misschien overal of misschien alleen op bepaalde plekken.

Voorzitter: De Rouwe

Mevrouw **Visser** (VVD): De beantwoording van de heer Hoogland intrigeert mij wel. Hij begon te zeggen dat er allerlei nieuwe modaliteiten zijn als het gaat om de fiets. Ik meen dat je met een pedelec 45 km/u kunt rijden. Dus dat is vrij fors. We vragen aan de Minister hoe zij daarmee omgaat en of zij bezig is met een onderzoek en vervolgens hoor ik de heer Hoogland vragen om een specifiek onderzoek naar de snorscooter maar dan alleen voor de Amsterdamse situatie. Wat is nu eigenlijk precies de onderzoeksvraag die de PvdA voor ogen heeft en hoe verhoudt die zich dan tot haar eerdere vraag op dat punt?

De heer **Hoogland** (PvdA): Volgens mij is het goed om hier geen onderzoeksvragen te gaan verzinnen. Dat is niet mijn vak, misschien wel het uwe, maar dan raad ik u aan om dat te doen. Ik waag mij daar niet aan. Waar het uiteindelijk om gaat, is de vraag vanuit Amsterdam wat er gedaan kan worden om de druk op de fietspaden aldaar wat te verminderen. Een van de maatregelen die deze gemeente zelf noemt, is het

verplaatsen van de snorscooter naar de rijbaan. Dat kan, maar misschien kan dat niet overal. Dus lijkt het mij goed om dat te onderzoeken en om te kijken of er aanvullend andere maatregelen zijn die Amsterdam kan nemen. Het gaat er dus om zorgvuldig te kijken waar dat wel en waar dat niet kan en welke consequenties dat heeft voor de rijbaan.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dat is wat mij betreft een iets te gemakkelijk antwoord. De heer Hoogland geeft eerder een diskwalificatie van het SWOV-rapport, waar hij het heeft over een educated guess. Je kunt het over een onderzoek of een onderzoeksmethode al dan niet eens zijn, maar ik vind dat de heer Hoogland er zich nu iets te gemakkelijk van afmaakt door te zeggen dat hij niet gaat over de onderzoeksvraag. Hij roept echter wel de Minister tot een en ander op waarbij hij aangeeft tevens een motie te zullen indienen. Als je een motie indient, moet je een duidelijke opdracht hebben over wat er onderzocht moet worden. Er liggen heel veel rapporten en er is heel veel onderzocht. Ik hoor heel duidelijk een focus op Amsterdam. Het is ook aan gemeenten om zelf onderzoek te doen naar de verkeersveiligheid. De heer Hoogland geeft aan dat dit alleen ging over fietspaden. Ik ben nu echt het spoor even bijster wat de PvdA nu onderzocht wil hebben en waarom en hoe zich dat verhoudt tot een duidelijke visie op de rol van gemeenten als het gaat om verkeersveiligheid. Dat geldt ook voor de eerdere vraag hoe we sowieso omgaan met langzamer verkeer dat zich moet gaan mengen met sneller verkeer, niet alleen op het fietspad maar op alle wegen in gemeenten. Wat wil de PvdA nu onderzocht hebben?

De heer **Hoogland** (PvdA): Misschien moeten we onderscheid maken tussen twee dingen. Allereerst heb ik gezegd dat waar het gaat om een aantal nieuwe soorten voertuigen het goed is om te kijken wat de consequenties daarvan zijn voor het fietspad en naar al dan niet regelgeving op dat punt. Ik denk dat mevrouw Visser dat ook wel met mij eens is. Daarnaast hebben we te maken met de heel specifieke situatie in Amsterdam waarvan al eerder verzoeken zijn gedaan en waarover de Kamer ook al eerder uitspraken heeft gedaan. Mevrouw Visser zegt dat er al een onderzoek geweest is en dat ik met mijn verzoek dat onderzoek diskwalificeer. Nee, ik diskwalificeer het niet, sterker nog, ik citeer het, namelijk: gegeven de onzekerheden in de resultaten wordt aanbevolen om de inschatting te versterken op basis van nader onderzoek. Ik verzin het niet, het staat in het SWOV-rapport op pagina 5. Dat nadere onderzoek moet wat mij betreft aangeven wat de consequenties zijn van het verplaatsen van de snorscooter naar de rijbaan. Dus ik verzin dit niet, ik citeer het onderzoeksrapport. Ik diskwalificeer het dus ook niet. Je krijgt uit een onderzoek datgene wat je erin stopt. De vraag was om te kijken naar de consequenties voor het fietspad. Een slimme en goede vraag, maar wat ons betreft nog niet volledig genoeg om ook de stap te zetten om de snorscooter te verplaatsen.

Voorzitter: Visser

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik wilde afsluiten met het onderwerp campagnes en bewustwording, een erg belangrijk onderdeel van de verkeersveiligheid. Kan de Minister aangeven hoe het nu staat met de bewustwording op het gebied van verkeersveiligheid bij iedereen maar in het bijzonder bij de jonge verkeersdeelnemers? De verkeerseducatie op school vinden wij erg belangrijk. Klopt het dat bijvoorbeeld de dodehoekspiegel nadat die is ingevoerd, heel veel heeft opgeleverd maar dat vanwege de verslachte aandacht daaromheen er toch weer een toename is van het aantal ongelukken met dat karakter? Hoe weegt de Minister dan

maatregelen versus bewustwording? Hoe kunnen we stappen zetten om verkeersdeelnemers bewust te maken van de gevaren die er zijn op de weg?

Voorzitter: Hoogland

De vergadering wordt van 10.50 uur tot 11.03 uur geschorst.

De **voorzitter**. Ik geef het woord aan de Minister voor haar beantwoording in eerste termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik wil beginnen met de verkeersveiligheidscijfers die we ieder jaar presenteren, hetgeen altijd in twee delen gebeurt. In het voorjaar hebben we zicht op het aantal verkeersdoden en in het najaar op het aantal verkeersgewonden. Waar we de afgelopen jaren zien dat het aantal verkeersdoden afneemt en we ook steeds meer gaan richting de ambitie die we op dat punt hebben, is dat ten aanzien van het aantal verkeersgewonden niet het geval. In het verleden heb ik met de Kamer ook gediscussieerd over de vraag of het ambitieniveau al dan niet haalbaar was. De Kamer heeft daarbij duidelijk aangegeven te willen dat ik het ambitieniveau handhaaf. Daar heb ik ook verder op ingezet omdat ik het zelf ook belangrijk vind om ten aanzien van het aantal verkeersgewonden forse verbeteringen te realiseren. Ik ben er al een tijdje mee bezig. Er is een paar jaar geleden een nieuw programma gemaakt met heel veel maatregelen om het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden omlaag te brengen. Naar aanleiding van de recente discussie over het feit dat het aantal niet snel genoeg omlaaggaat – om het gestelde doel in 2020 te kunnen halen zou het aantal met zo'n 8% per jaar omlaag moeten gaan – heb ik om extra maatregelen gevraagd en daar een aantal partijen ook bij betrokken om al hun ideeën in te brengen op dat vlak, teneinde te komen tot die verlaging. Het desbetreffende rapport heb ik heel recent ontvangen en daar zal ik ook richting de Kamer een reactie op geven. Ik zal er ook per maatregel op ingaan. Ik verwacht de Kamer die reactie voor de zomer te kunnen geven. De partijen concluderen met elkaar dat je veel moet doen, zo niet alles uit de maatregelen die in dat rapport zijn opgenomen, om het doel in 2020 te kunnen halen. Overigens hebben ze daarbij alleen de meetbare maatregelen kunnen meenemen, evenals de conclusies van eerder ingezette maatregelen die al meetbaar zijn. De vraag van mevrouw Visser is in dit verband dan ook interessant wat er gaat gebeuren in de termijn erna, dus 2025 en later. We zien namelijk dat een aantal zaken die we met elkaar bedacht hebben, hierin nog niet meegenomen kunnen worden. Ik noem als voorbeeld het feit dat naar aanleiding van de grote hoeveelheid gewonden onder fietsers, vooral als gevolg van eenzijdige ongevallen, we bezig zijn met educatieve maatregelen. Hoe kun je bijvoorbeeld met name de oudere fietser leren om zo veilig mogelijk te fietsen? Daarnaast zijn ANWB, TNO en I en M gezamenlijk bezig om een fiets te ontwerpen die veiliger is, een fiets die middels sensoren signalen afgeeft als er bijvoorbeeld iemand achterop komt fietsen of als je te dicht in de buurt van paaltjes, stoepranden en dergelijke fietst. Het prototype daarvan is onlangs gepresenteerd. Ik denk dat het nog wel zo'n twee jaar zal duren voordat zo'n fiets op de markt komt. Dat soort zaken kan nu natuurlijk nog niet meegenomen worden hoewel ik er wat betreft de toekomst echt effecten van verwacht. Ondanks het feit dat we nu wellicht een uitputtende lijst van maatregelen hebben, is het niet zo dat dat er vervolgens helemaal niets meer kan gebeuren. Het denken zal niet stil blijven staan evenals de ontwikkeling van nieuwe technologieën. Ook minder meetbare programma's, zoals educatieve programma's, zullen natuurlijk uiteindelijk effect hebben, teneinde het aantal verkeersgewonden omlaag te brengen. Dus mijn ambitie blijft gewoon hoog. Zoals gezegd, zal ik nog met een

reactie komen op genoemd rapport. Bij voorbaat kan ik wel zeggen dat ik niet alle maatregelen kan overnemen, omdat er ook maatregelen in staan waarvan de Kamer mij al eerder gezegd heeft er überhaupt niet mee akkoord te zullen kunnen gaan of waarvan ik verwacht dat ze niet op draagvlak kunnen rekenen bij partijen door wie die maatregelen uitgevoerd moeten worden, zoals gemeenten en provincies. Ik zal de Kamer in ieder geval uitgebreid aangeven welke maatregelen ik wel en niet overneem en welke maatregelen ik er nog allemaal omheen zie die wellicht nu niet aantoonbaar meetbaar effecten zullen hebben voor 2020 maar waarvan ik verwacht dat dit wel het geval is voor de periode daarna. De heer De Rouwe heeft gevraagd naar de instelling van een nationaal commissaris. Dat is ongeveer het meest zware middel dat ik ken. Hij noemde zelf de ICT-commissaris, maar volgens mij is die er zelfs nog niet. Ik ken er eigenlijk maar één en dat is de Deltacommissaris. Deze persoon heeft een wettelijke grondslag om diens werk te kunnen doen. Ik zie het eigenlijk als volgt. Ik heb mijzelf de afgelopen jaren eigenlijk de commissaris voor de verkeersveiligheid gevoeld. Ik heb er regelmatig met de Kamer over gesproken dat heel veel van de maatregelen die genomen moeten worden op verkeersveiligheidsgebied in eerste instantie op rijksniveau lagen maar dat later ook zichtbaar werd dat er steeds meer uitdagingen kwamen te liggen ten aanzien van de provinciale en gemeentelijke wegen en de wegen van de waterschappen. Dat is ook de reden waarom ik met alle wegbeheerders actief overleg heb en ik de lokale ambassadeursgroep heb opgezet, waarin de provincies en de gemeenten vertegenwoordigd zijn. Ik heb dus niet gezegd dat het het pakkie-an van de anderen was, maar ik heb juist een leidende, coördinerende rol gespeeld om samen met de anderen de verkeersveiligheid te verbeteren. Dat blijf ik ook doen. Er was een beleidsimpuls met 23 maatregelen die met alle partijen tot stand is gekomen en die ik ook jaarlijks monitor. Ik stuur daar samen met de andere partijen op. Ook wat betreft het nu voorliggende rapport van de SWOV zal ik al die andere partijen aan tafel vragen, zoals IPO, VNG en Unie van Waterschappen, en zal ik met hen gaan kijken welke maatregelen opgepakt kunnen worden en binnen welke termijn. Zoals ik dat gedaan heb met de fietsambassadeurs zal ik kijken of lokaal of regionaal extra ambassadeurs of andere zaken nodig zijn om een en ander lokaal en regionaal goed inpasbaar te maken. Het gaat namelijk heel vaak om specifieke lokale en regionale problemen. Dus ik vervul eigenlijk graag zelf die rol, ook in de toekomst. Ik heb een heleboel onderwerpen in mijn portefeuille maar ik vind dit een heel belangrijk onderwerp. Dat is ook de reden waarom ik er tot nu toe zo hard aan heb getrokken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik herken de acties die de Minister opsomt en daar is ook waardering voor, maar de feitelijke constatering is wel dat met al die inzet die tot nu toe gepleegd is, de doelstelling voor met name de zwaargewonden niet eens in zicht komt. Dus als we doorgaan op de weg die we tot nu toe bewandeld hebben, blijft de uitkomst dezelfde, namelijk dat we niet op het beoogde niveau zitten. Mijn stelling is niet dat deze Minister dit niet zou moeten doen. Dat wil en wens ik ook niet te zeggen, maar mijn stelling is wel dat er een tandje bij moet. Er moet echt iemand komen die hier bij wijze van spreken dag en nacht bovenop zit. Ik zeg niet dat de Minister te weinig doet, maar ik ben wel kritisch over het resultaat van de inzet tot nu toe. Iemand erbij die de hele tijd bezig kan zijn met deze problematiek, zou voor een versnelling kunnen zorgen.

De **voorzitter**: Dat is een stelling. Hebt u ook nog een vraag aan de Minister?

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijn vraag is de volgende. Deelt de Minister dat het met de huidige inspanningen niet gelukt is om de doelstellingen te halen en dat er dus veel meer moet gebeuren dan nu gepland is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het hangt ook samen met de vraag die mevrouw Hachchi terecht stelde over hoe dit cijfer ooit tot stand is gekomen. Vanaf 2003 is aangegeven dat er te veel verkeersdoden en verkeersgewonden zijn en is er een inschatting gemaakt van waar je in 2020 naartoe zou kunnen gaan. Dat zal toen ongetwijfeld ook onderbouwd zijn maar als ik naar de cijfers kijk zie ik een soort halvering van het aantal van destijds. Er zaten ook aannames onder. Een van die aannames was dat er werd verwacht dat het fietsgebruik onder ouderen sterk zou gaan afnemen. Dat is niet gebeurd. Dat zien we nu ook. De punten waar toen op gefocust werd, zijn aangepakt, zoals het wegnemen van allerlei onveilige situaties rondom wegen en het stimuleren van veiliger auto's. Onder de fietsers zijn er inmiddels steeds meer ouderen en ook steeds meer ongevallen die daarbij horen. We hebben hier ook een discussie gehad over de vraag hoe wenselijk het is dat die oudere op de fiets zit. Je kunt je afvragen of de gezondheidsvoordelen van een oudere op de fiets al dan niet zwaarder wegen dan de gezondheidsnadelen doordat men gewond raakt als gevolg van een fietsongeval.

De **voorzitter**: Ik zie de heer De Rouwe wat ongelukkig kijken. Ik stel hem in de gelegenheid nog een vervolgvraag te stellen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Daar ga ik niet mee akkoord. Ik stel een vraag en de Minister geeft vervolgens antwoord op een eerdere vraag van mevrouw Hachchi. Als ik dan mijn vervolgintrruptie moet gebruiken om dit te corrigeren dan gaan we echt verkeerd met elkaar om.

De **voorzitter**: Ik kijk dan nog even de Minister aan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal mijn antwoord ombuigen naar de vraag van de heer De Rouwe. Ik heb de vraag van mevrouw Hachchi hierbij betrokken omdat ik vind dat er een samenhang tussen is. De heer De Rouwe zegt dat de ambitie niet wordt gehaald en dat er dus een tandje bij moet. Ik probeer ook te analyseren en dieper te gaan; waarom is die ambitie die toen gesteld is, niet gehaald? Dat heeft te maken met wat we in die periode wisten en met hoe de wereld zich uiteindelijk heeft ontwikkeld. Waar zijn we op gaan sturen met de kennis van toen en waar we zijn we op aan het sturen met de kennis van nu? Dat sturen is in de loop der jaren veranderd. Het is begonnen met de wegen, de doden en de ernstigere ongevallen en het verschuift naar een heel specifiek terrein waar we gelukkig ook steeds meer grip op krijgen maar wat wel tijd nodig heeft om te effectueren. Ben ik er blij mee dat het niet gaat zoals destijds werd beoogd? Allerm minst, ik wil natuurlijk naar die ambitie van 10.600 of liefst nog minder. Ik zie echter ook wel waarom het ondanks alle maatregelen die genomen zijn, niet gehaald is. Er zijn nu meer verkeersdeelnemers dan we toen gedacht hebben. Er zijn ook meer ouderen die ook zwaar in die groep verkeersgewonden vertegenwoordigd zijn. Het betekent ook dat we onze maatregelen steeds specifiekier gaan toepassen op die groepen waar die het meest effect kunnen hebben. Ik blijf er overigens een tandje bij zetten. In 2011 heb ik de Kamer 23 maatregelen gestuurd en in 2013 heb ik gevraagd om een vervolgonderzoek. Nu, in het begin van 2015, zitten we hier alweer over de volgende reeks maatregelen te praten terwijl de andere reeks maatregelen nog niet eens volledig geïmplementeerd, uitgevoerd en geseteld is. Daarmee wordt duidelijk dat ik niet stil wil blijven staan. Sterker nog, naar aanleiding van de vraag van mevrouw Visser zeg ik dat we ook waar het gaat om de toekomst, niet stil blijven staan.

De heer **De Rouwe** (CDA): In 2011 zei de Kamer al tegen de Minister: het niveau is te laag. Iedereen, ook binnen de verkeersveiligheidswereld, zei van de maatregelen die de Minister toen aankondigde: het is te weinig, er moet een tandje bij. Steeds hebben we discussies met mevrouw Schultz over de cijfers uit het verleden en over de doelstellingen. Dat zijn allemaal achterhoedegevechten. Het gaat erom wat we nu concreet gaan doen. Wat gaat er nu concreet aangepast en ingevoerd worden? Ik snap die analyse en die moeten we ook doen, maar we hebben nu juist een man of een vrouw nodig die zegt: oké, en nu aan de slag, aan het werk. Een herhaling van de vele debatten die we hebben gehad leidt er niet toe dat al die maatregelen van de grond komen. Nu moeten we weer tot de zomer wachten totdat er überhaupt een reactie komt op het SWOV-rapport. En zo blijven we doorkabbelen, maandenlang, jarenlang, en gebeurt er te weinig, waardoor de cijfers niet gehaald worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben het absoluut niet eens met de beleving van de heer De Rouwe, want er gebeurt juist heel veel. Er worden maatregelenpakketten uitgevoerd en nog voordat die klaar zijn, kom ik alweer met nieuwe maatregelenpakketten. De heer De Rouwe zegt dat we het er hier allemaal met elkaar over eens zijn dat dit te weinig is. Welnu, deze pakketten maak ik steeds samen met de verschillende overheden en de verkeersveiligheidsorganisaties. Wij denken met z'n allen ontzettend hard na over wat er mogelijk is. Tegelijkertijd moet hetgeen je doet in een breder maatschappelijk perspectief afgewogen worden. Daarom heb ik het ook over achtergronden en over de vraag om wie het eigenlijk gaat en hoever je wilt gaan. Als je alleen sectoraal denkt en iemand bijvoorbeeld alleen nog maar, omhuld in bubbeltjesplastic, met de fiets de straat op mag, is dat niet iets wat we maatschappelijk gewenst vinden. Ik probeer samen met de verkeersveiligheidsorganisaties, de provincies, de gemeenten, de waterschappen en het Rijk er alles aan te doen om het aantal doden en verkeersgewonden omlaag te brengen. Voor doden gaat het de goede kant op en gaat het ons waarschijnlijk lukken om de ambitie te halen maar voor verkeersgewonden zijn we er gewoon nog niet; ik heb niet gezegd dat ik de ambitie loslaat en dat ik de cijfers uit het verleden ter discussie stel, maar wat ik wel probeer te schetsen is dat ontwikkelingen zich voordoen, dat zaken veranderen en dat de maatschappij verandert en dat er nieuwe elementen komen. Als we straks een speed pedelec krijgen, zal dat nieuwe problemen met zich brengen. Aan de ene kant biedt dat kansen voor mensen om nog vaker de fiets te gebruiken van werk naar huis en aan de andere kant gaat dat ongemakken opleveren omdat het weer een nieuwe vorm van vervoer is. Dus we moeten continu aan de slag blijven, maar de heer De Rouwe kan niet zeggen dat er te weinig wordt gedaan. We doen heel veel en we zijn heel actief op dat onderwerp; we doen dat ook integraal en gecoördineerd met andere partijen. Ik kies er ook niet voor om de ambitie omlaag te brengen maar ik kies er wel voor om bezig te blijven en te zoeken. Tegelijkertijd wil ik dat we realistisch kijken naar de dingen die we kunnen doen. Onderdeel van de maatregelen die we nemen zijn de campagnes. De heer Hoogland heeft in dat kader een vraag gesteld over de bewustwording en verkeerseducatie. Bijvoorbeeld ten aanzien van de dodehoekspiegel zijn er intensieve programma's. Ik heb meegelopen met VVN dat op scholen vertelt over de dodehoekspiegel en dat kinderen ook in een vrachtwagen laat zitten en er ook omheen laat lopen om dat besef te hebben. Ik ben zelf ook moeder van jongere kinderen. Dus het eerste wat je ze leert is: als je ergens stilstaat op de fiets, let dan even op wat die vrachtauto gaat doen. Tegelijkertijd geldt ook wel dat jongeren veel minder vatbaar zijn voor boodschappen vanuit de overheid omdat ze steeds vatbaarder zijn voor peer-gedrag, voor beloningsgedrag. Dat is ook een van de redenen waarom we de fiets-app geïntroduceerd hebben. Het is leuk om met je telefoon te spelen, maar als je er iets mee kunt winnen en als het stoer wordt om het

op een andere manier te doen, dan is het ook wel interessant om mee te doen. Er is dus altijd een dubbel effect. Aan de ene kant zorg je voor onderwijs, educatie waarbij je ze eigenlijk nog heel jong aanspreekt als ze er nog vatbaar voor zijn. Aan de andere kant probeer je als de jongeren wat ouder zijn, wat meer aan te sluiten bij hun belevingswereld. Dat hebben we in het verleden ook gedaan met bijvoorbeeld BOB-campagnes en dat doen we eigenlijk nog steeds. Het is tegenwoordig niet meer treurig als je niet drinkt als je met een groep uitgaat; dat er iemand dan de BOB is, is een volstrekt logisch fenomeen, terwijl dat vroeger anders was. TLN en VVN lichten ook voor op scholen en hebben er ook programma's voor, die wij voor een deel ondersteunen.

De heren Hoogland en Bashir hebben gevraagd naar de fietshelm. In het VAO van 18 december heb ik de verplichting van de fietshelm ontraden maar heb ik wel gezegd dat er op dit moment proeven zijn in Zeeland waarbij gekeken wordt naar het effect van het dragen van een helm door kinderen en hoe je gebruik ervan kunt stimuleren. Ik vind dat een veel positievere manier om het aan te vliegen, ook omdat ik zie dat er verschil van mening is tussen de verschillende verkeersveiligheidsorganisaties over de effectiviteit en over de vraag of er daadwerkelijk een relatie is met verminderd hoofdletsel. De resultaten van die proef zal ik uiteindelijk gebruiken om te kijken of we het op andere plekken ook willen stimuleren, maar verplichten is voor mij een stap te ver.

Over het alcoholslot zijn ook vragen gesteld. Ik vind het heel belangrijk dat mensen die met te veel drank op in de auto de weg opgaan en daarmee een gevaar vormen voor anderen – ik heb wel eens gezegd dat het dan een rijdend moordwapen is – streng gestraft worden. Voor ons ministerie was het mogelijk om het alcoholslot op te leggen. Vanuit V en J zijn er natuurlijk strafmaatregelen. De Raad van State is zich nu aan het beraden over de vraag of dat niet te veel een dubbele straf is. Ik wacht op de uitspraak van de Raad van State. Met mijn collega van V en J ben ik al wel in gesprek over alle mogelijke alternatieven die er zijn op het moment dat de Raad van State een uitspraak doet. Ik denk dat het inderdaad het beste is als je de strafmaatregelen zo veel mogelijk in één hand hebt. Het zou heel goed kunnen dat bijvoorbeeld de educatieve maatregelen heel strak bij het CBR blijven; daar zitten ook andere educatieve maatregelen. Afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State kan ik de Kamer daarover informeren.

Hoe zit het met de mensen die nu in het programma zitten? Zij blijven nu gewoon met een alcoholslot rijden. Het zijn er inmiddels 5.000. Naar aanleiding van de uitspraak en het introduceren van een eventueel nieuw systeem, zullen we pas weer gaan bekijken wat we met hen doen. Het merendeel is dan waarschijnlijk klaar met zijn programma.

Moet je naast het alcoholslot een asoslot introduceren, zo vroeg het CDA. Allereerst wil ik de discussie over het alcoholslot afwachten. Pas dan weet het ministerie of het sloten kan opleggen als strafmaatregel of educatieve maatregel, of dat dit via de strafrechtelijke kant moet gebeuren. In 2011 – volgens mij naar aanleiding van de wens van de Kamer – is een praktijkproef met een snelheidsslot, met snelheidsmonitor gehouden. Toen was er niet echt een gedragsverandering te zien; het was ook technisch nog niet helemaal doorontwikkeld. Met de bestaande incartechniek is er veel meer mogelijk om gedrag te registreren. Ik ben betrokken bij initiatieven in de lease- en de verzekeringsbranche om daarnaar te kijken en geregistreerde gegevens te koppelen aan een incentive. Maar nogmaals, het lijkt me het beste om de vraag hoe je er verder mee omgaat en wat je ermee kan technisch verder te ontwikkelen en afhankelijk te laten zijn van de uitspraak van de Raad van State over de manier waarop we met een alcoholslot moeten omgaan.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik heb een vraag naar aanleiding van de beantwoording van de Minister over het alcoholslotprogramma. De VVD

is er in het verleden geen erge voorstander van geweest. We hebben vele discussies erover gevoerd, ook met de heer De Rouwe. Het is een gedragsmaatregel. Het is echt bedoeld ter bescherming, van jezelf maar vooral van je medeweggebruikers. Ik hoor de Minister in haar beantwoording al de kant opgaan dat het een punitieve maatregel is. Nee, de Kamer heeft gezegd: het is een gedragsmaatregel. Volgens mij is dat de discussie die gevoerd zal worden. Ik vind het belangrijk om van de Minister scherper te horen – zij beantwoordde het niet helemaal – hoe zij het zelf ziet. Vindt zij het nog steeds een gedragsmaatregel? Dat vraag ik juist in de context – u hebt het allemaal in de media kunnen volgen – dat recentelijk een rechter een stoel naar haar hoofd gesmeten kreeg vanwege een discussie over het strafrecht, alcohol in het verkeer en wat er dan gebeurt. Ik vind het relevant om hier nog een keer te benadrukken dat het alcoholslotprogramma niet punitief is, maar vanuit de politiek is ingestoken als gedragsmaatregel. Ervaart de Minister dat nog steeds zo?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Wij hebben het geïntroduceerd als gedragsmaatregel. Althans, de cursussen die erachter zitten, zijn natuurlijk vooral de gedragsmaatregel. Het alcoholslot was bedoeld om te voorkomen – dat is precies de reden die de heer De Rouwe gaf – dat mensen alsnog, ondanks het feit dat ze een straf hadden gekregen, de auto instapten. Het is immers heel complex om van iedere Nederlander te controleren of hij wel of niet illegaal aan het rijden is. Het inbouwen van een alcoholslot was voor ons een mogelijkheid om extra gevaar op de weg te voorkomen. Alleen, en daarom noem ik het nu, is de Raad van State bezig met de discussie – deze heeft daar in een aantal zaken al uitspraken over gedaan – of ik niet eigenlijk een strafmaatregel heb geïntroduceerd. Ik weet niet wat de eindconclusie zal zijn. Ik weet wel – dat is eigenlijk wat ik beoogde te zeggen – dat je absolute helderheid moet hebben over wat de strafmaatregel is en wat de educatieve maatregel is. Als de Raad van State het als straf heeft gedefinieerd, moet het ook bij de partij zitten waar de straffen uitgedeeld worden. Als het als educatieve maatregel wordt gedefinieerd, moet het bij de partij zitten die de educatieve maatregelen uitvoert, namelijk het CBR. Dat beoogde ik te zeggen. Ik kan niet vooruitlopen op een uitspraak. Zodra ik die heb, kom ik er zo snel mogelijk bij de Kamer op terug, samen met mijn collega van V en J.

Dan de rode kruizen. Dat vind ik ook echt heel asociaal gedrag. Mensen die een rood kruis negeren, brengen daarmee willens en wetens levens van anderen in gevaar. Ik heb verteld wat we er extra aan gaan doen. We zijn extra handhaving gestart via de politie; daarmee is begonnen. De overtreding wordt sinds 1 januari afgedaan via het strafrecht. Bij wegwerkzaamheden controleren we inmiddels extra op de snelheid. We hebben voor de regio Rotterdam de weginspecteur de status van buitengewoon opsporingsambtenaar gegeven. Dat is op 2 februari van start gegaan. We hebben elektronische borden langs de weg geplaatst, die de weggebruikers attenderen op het gevaar van het negeren van rode kruizen. Onlangs zag ik een geel bordje van Rijkswaterstaat langs de weg verschijnen met een kindertekening waarop staat: hier werkt mijn vader, rijd voorzichtig. Zelfs de emotionele kant van de weggebruiker wordt dus aangesproken. Het is essentieel dat we dit slechte gedrag bestraffen waar mogelijk.

Hoe kijk ik aan tegen een proef met camera's, zo was de vraag van de heer Bashir. Hij deed het voorstel om 100 camera's achter de rode kruizen te hangen. Aan de ene kant kan ik veel tegenvragen stellen over waarom ik denk dat het moeilijk is. Aan de andere kant wil ik best een keer bekijken wat er mogelijk is. Ik zal eerst ingaan op wat er complex aan is. Bij een proef met camera's komt best veel kijken. Je moet iedere foto handmatig kunnen uitlezen. Je moet de camera's iedere keer aanbrengen als er wegwerkzaamheden zijn. Je moet dus ook een wegafzetting hebben als je

ze ophangt, wat gevolgen heeft voor de doorstroming. De communicatie tussen camera en matrix is heel belangrijk. Als de camera aanstaat, moet ook de camera aanstaan. Als je die twee systemen met elkaar wilt laten communiceren, levert dat extra ICT-uitdagingen op. Die moet je aanbesteden. De camera's hebben een beperkt bereik van 50 meter. Je kunt dus van 50 meter weg zien of rode kruizen worden genegeerd, maar het zijn vaak veel langere stukken. Dit waren veel beren op de weg. Tegelijkertijd denk ik: alles wat we kunnen doen, is interessant. Ik ben dus best bereid om eens te bekijken of het op een simpeler en handiger manier kan. Wellicht kan er in de verkeerscentrale een camera worden aangezet op het moment dat het rode kruis wordt aangezet, zodat er geen koppeling hoeft te zijn. Wellicht kan er meteen zo'n camera bij als er een rood kruis wordt neergezet. Of dat simpel en makkelijk kan, weet ik niet, maar ik ben bereid om ernaar te kijken. Ik zeg ook niet bij voorbaat: ik doe het. Want zoals u hoort, zit er veel achter.

De heer **Bashir** (SP): Ons gaat het er natuurlijk om dat het afschrikt. Mensen gaan niet meer door een rood kruis als ze denken dat er een camera hangt achter de matrixborden. Ik ben blij met de toezegging van de Minister dat ze ernaar zal kijken. Kan zij een termijn geven waarbinnen we een reactie van haar kunnen verwachten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U vraagt altijd wel veel van mij. Ik heb net uitgelegd dat het best wel complex is. Ik kan niet zeggen hoe snel ik dat uitgezocht kan hebben. Maar laat ik zeggen dat die informatie voor het volgende AO hierover – we hebben het volgens mij twee keer per jaar – geleverd is. En als het snel kan, lever ik het snel.

De heer **Bashir** (SP): Dat is prima maar als het sneller kan: graag. Stel dat het nou wel kan en we er over een halfjaar nog naar kijken. Dan wachten we eigenlijk een halfjaar te lang. Er zijn vaak wegwerkzaamheden waarbij er regulier onderhoud aan matrixborden is. Dan kun je misschien al beginnen met dingen ophangen. Ik dank de Minister in ieder geval voor de toezegging.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zoals de heer Bashir hoorde, wil ik alles aangrijpen wat ik kan om de levens van mijn mensen of de door ons ingehuurd mensen te beschermen. Daar gaat het uiteindelijk natuurlijk om. Maar die dingen moeten wel efficiënt en effectief zijn. Daarom zeg ik: ik ben bereid om ernaar te kijken, ondanks het feit dat we een hoop beren op de weg zien. U hebt net kunnen horen dat we zeer recentelijk een heleboel maatregelen hebben genomen om er extra op te sturen. Daarover heb ik ook gerapporteerd aan de Kamer. Als het sneller kan en als het makkelijk kan, zal ik echt niet wachten op de goedkeuring van de Kamer om het in te voeren, want niemand zal erop tegen zijn. Maar als blijkt dat het niet goed werkt of weinig effect heeft in relatie tot de kosten zal ik de Kamer daarover informeren. Ik zal dat zo snel mogelijk doen wanneer ik die informatie heb. Kun je die informatie over rode kruizen ook beboeten via cameratoezicht met bevoegde ambtenaren, zo vroeg de heer Hoogland. Zoals ik al zei: dan moet je iedere foto handmatig uitlezen. We zijn net de pilot in de regio Rotterdam gestart met de boa-status. Dat is de eerste keer dat wegininspecteurs en de mensen aan de verkeersmanagementkant invloed krijgen op de handhaving, want het ligt natuurlijk eigenlijk allemaal op het terrein van V en J. Dat moet ik overigens ook nog even tegen de heer Bashir zeggen. Ik wil er wel naar kijken, maar het uiteindelijke ophangen van de camera's en het handhaven moet afgestemd worden met het Ministerie van V en J. Laten we dus eerst de discussie voeren over de vraag of de camera's te doen zijn. Als dat mogelijk is, kunnen we daarna

altijd bezien wie de bevoegdheid krijgt om te handelen. Het gebeurt dus in een volgtijdelijke volgorde.

Mevrouw Hachchi vroeg of de schriftelijke vragen van D66 beantwoord kunnen worden. Die zijn 11 december 2014 beantwoord. Dat is dus misschien ergens tussendoor geglipt. De griffie heeft het wel ergens, maar als zij het niet meer kan vinden, kan zij zich bij mij melden. De VVD en de PvdA hebben gevraagd naar de verkeersveiligheid op de N36 en de N35. We hebben onderzoek gedaan naar de N36 en hebben een aantal maatregelen bedacht om het probleem op te kunnen lossen. De conclusie is dat verkeerslichten in combinatie met dubbele doorgetrokken strepen de meest voor de hand liggende oplossing is. Dat staat gepland voor 2018. We kunnen bekijken of we dat binnen de budgetten nog wat naar voren kunnen trekken. De exacte planning wordt gemaakt. Ik bekijk of het zo spoedig mogelijk kan worden uitgevoerd nu we weten welke maatregel het wordt. We wisten toen niet precies welke mogelijkheden er waren. Ik bekijk dus of het naar voren getrokken kan worden. We zullen het, zoals ik al eerder heb gezegd, ook monitoren. Ook voor de N35 zijn we uit de verschillende oplossingen en mogelijkheden, zo heb ik begrepen, want toen ik onlangs de gedeputeerde sprak, zei hij dat we binnenkort met elkaar kunnen tekenen. Ook dat gaat dus de goede kant op.

Ik kom toe aan de varia verkeersveiligheid. Er is de vraag gesteld of we kijken naar de strafmaat bij het veroorzaken van dodelijke ongevallen. Kan er geen taakstraf maar celstraf worden opgelegd, zo werd gevraagd. Ik weet dat de Vereniging Verkeersslachtoffers een petitie op dit punt heeft aangeboden aan de Staatssecretaris van V en J. Hij heeft toegezegd om te bezien of een aanpassing van artikel 6 van de Wegenverkeerswet nodig is. Hij zal ook bezien of de huidige wetssystematiek toereikend is om straffen op te leggen die hoog genoeg zijn als er sprake is van een ongeval met dodelijke afloop of ernstig letsel. In dat kader worden nu gesprekken gevoerd met de Raad voor de rechtspraak en het OM. Als die gesprekken ertoe leiden dat de wet wordt aangepast, wordt de Kamer daarvan op de hoogte gesteld, naar ik aanneem via de commissie van V en J.

Wil ik handheld bellen en sms'en op de fiets verbieden? Nee, dat wil ik niet. Ik heb in het vorige AO gezegd dat ik de Kamer voor de zomer hierover een brief stuur, waarin ik het resultaat mededeel van de campagne die we gestart zijn met de vijf providers. Ik zal daarbij ingaan op de situatie in Duitsland en België.

Waarom zijn deelnemers via uitzendbureaus uitgesloten van het experiment, zo vroeg de heer Bashir. Daarvoor is om veiligheidsredenen gekozen. Er werd verondersteld dat zij te weinig persoonlijke begeleiding zouden krijgen. Dat blijkt een onjuiste veronderstelling. Deelname aan het experiment door kandidaten die bij een uitzendbureau hun opleiding doen, zou een wijziging van de AMvB vergen. Die kost ongeveer een jaar. De Staatssecretaris denkt de resultaten van het vervolgonderzoek kort na de zomer te hebben en wil dan het definitieve besluit nemen over de leeftijdsverlaging. Als dat positief uitpakt, is er geen beletsel meer voor deelnemers via de uitzendbranche.

De heer Bashir vroeg ook naar de bijscholing van instructeurs. Hij is erop tegen dat er een sanctie op zit. Die discussie hebben we vaker gevoerd. Als de sanctie eraf gaat, zetten we de deur open voor rijinstructeurs of rij scholen zonder check op de kwaliteit. Dan heb ik de PvdA in mijn nek, die mij juist continu om een check op de kwaliteit heeft gevraagd. De branches zijn unaniem van mening dat deze sanctie niet uit de regelgeving kan. Uiteraard is de dreiging voor individuele rijinstructeurs heel vervelend, maar in het licht van het verzoek van de branches om kwaliteitsverbetering zou het heel vreemd zijn om dit er juist uit te halen. D66 heeft gevraagd of er minder rompslomp kan zijn voor vrijwillige verkeersregelaars. Actal heeft mij daarover een advies gestuurd. Aangezien deze regeling vooral politie en gemeenten aangaat, heb ik hun

gevraagd om dit advies nader in te vullen in samenwerking met BZK en de VNG. Ik verwacht op korte termijn een implementatieplan van de politie en zal de regeling in die geest aanpassen. Naar alle waarschijnlijkheid wordt de pas helemaal geschrapt uit de regeling. Dat zou de situatie dus vergemakkelijken.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik dank de Minister voor het antwoord. Wat is het tijdpad dat de Minister ons kan meedelen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ook dit is een V en J-activiteit. De Kamer vraagt mij altijd heel veel dingen op het terrein van mijn collega. Ik kan het niet namens dat departement zeggen. Ik zie op mijn blaadje staan: ik verwacht op korte termijn een implementatieplan van de politie en zal de regeling in die geest aanpassen. Ik kan niet namens mijn collega van V en J de vraag beantwoorden wat daarmee bedoeld is.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik snap dat de Minister niet namens V en J het antwoord paraat heeft, maar ik wil haar wel vragen of zij een brief kan toezeggen waarin zijn de Kamer informeert over wanneer dit geregeld is. Zij kan dan in de tussentijd contact opnemen met haar collega.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, of ik kan even vragen of het voor de tweede termijn duidelijk kan zijn. Ik schrijf de Kamer graag brieven, maar dat scheelt weer een brief. Is het mogelijk om een achteruitrijcamera op grote voertuigen te hebben? De achteruitrijcamera is al wettelijk mogelijk voor vrachtwagens, eventueel in combinatie met een geluidssignaal. Het wordt steeds meer toegepast in de autobranche, ook bij personenauto's. Een verplichting kun je alleen Europees opleggen. Daarvoor is op dit moment geen draagvlak. Tegelijkertijd zien alle fabrikanten het als een concurrerend middel. Zij passen het dus toe. Ook worden er steeds meer vooruitkijkcamera's toegepast in auto's en vrachtwagens. Wat dat betreft, verwacht ik dat de markt vanzelf zijn werk zal doen.

Voorzitter: Visser

De heer **Hoogland** (PvdA): Dank voor het antwoord; dat is helder. Ik begrijp ook wel dat het ingewikkeld is in het licht van het feit dat het Europees geregeld is. Ik weet niet wat de aantallen zijn waarin wel of niet zo'n camera wordt toegepast en of die aan de voor- of achterkant zijn geplaatst. Vindt de Minister het de moeite waard om dat eens uit te zoeken? Wij vinden dat namelijk wel de moeite waard. En zou het niet aardig zijn om eens te bekijken of in de aanbesteding van overheidsgerelateerde zaken als de vuilnisdiensten van gemeenten zo'n eis kan worden opgenomen? Ik begrijp wel dat het bij gemeenten ligt, maar kan het niet als handleiding of richtlijn meegenomen worden? Dat kan namelijk een reductie zijn die relatief weinig kost.

Voorzitter: Hoogland

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan in beeld brengen wat voor percentages het ongeveer betreft. Voor zover ik weet hebben de vuilnisauto's al een piepsysteem en camerasysteem, maar ik kan niet namens alle gemeenten zeggen of dat zo is. In mijn stad piept het in ieder geval flink als ze rondrijden. Ik moet nadenken over de vraag hoe haalbaar en praktisch het is. Het zijn natuurlijk geen dingen die we van rijkswege bijhouden. Misschien kan ik daar in tweede termijn iets over zeggen.

Mevrouw Hachchi heeft naar de zelfrijdende auto's gevraagd. De heer Hoogland heeft daar complimenten over gegeven. De elementen waarvoor mevrouw Hachchi aandacht vraagt, zijn nou juist de redenen waarom wij op dit moment proeven doen. Je kunt heel mooie ideeën bedenken over de toekomst van de automobieliteit; ik zeg steeds: de komende twintig jaar zal er op de weg meer veranderen dan de afgelopen honderd jaar. Maar tegelijkertijd weten we dat het allemaal vragen oproept. Wat betekent het voor aansprakelijkheid? Wat betekent het voor data? Wat betekent het voor verkeersveiligheid? Noem maar op. Met die vragen zijn wij ook bezig. Aan de ene kant testen we in de praktijk en komen we nieuwe vraagstukken tegen. Aan de andere kant behandelen we de meer juridische vraagstukken.

Ik loop ze even langs. Eerst de privacy. Ik ben vorige week maandag op bezoek geweest bij BMW in München, niet alleen om te bekijken hoe men daar omgaat met nieuwe autotechnologieën, maar ook om een discussie over data te voeren. Aan de ene kant wil een autofabrikant de data gebruiken om auto's steeds beter te kunnen laten communiceren en een zo goed mogelijk inzicht te hebben in de specifieke wegsituatie. Aan de andere kant wil je die data kunnen gebruiken om alle verkeersdeelnemers te voorzien van informatie over files, gladheid en andere zaken. Hoe doe je dat dan? Autofabrikanten willen hun gegevens liever niet kwijt en delen, of willen in ieder geval niet dat anderen in hun netwerk kunnen. Dat zou immers ook tot gevaarlijke situaties kunnen leiden, bijvoorbeeld door het ingrijpen in een autosysteem. Ze hechten echter ook veel belang aan het kunnen delen van gegevens op een objectieve manier, de privacy respecterend, om daar zelf baat bij te hebben. We hebben het gehad over trusted third parties die zoiets uiteindelijk moeten doen. Hoe het er precies uit gaat zien, weten we niet. Dat zal de komende jaren het gesprek moeten zijn van verschillende partijen. Zelf denk ik heel sterk de kant op – dat zien we ook op andere terreinen – dat de trusted third parties informatie binnenkrijgen, verzamelen en verdelen onder marktpartijen die bijvoorbeeld reisadvies kunnen geven zonder de privacy aan te tasten.

Mevrouw Hachchi ging een stap verder. Gaat de auto je laten stoppen bij een wasmachinehandel? Ik heb nog geen voorbeelden gezien van auto's waaraan je dit soort opdrachten kunt geven. Maar ik zie wel dat er zich een andere markt begint te ontwikkelen. Een auto weet wie erin zit; op basis van de bezetting van plekken weet hij of er volwassenen of kinderen in zitten. Een auto weet ook hoelang hij aan het rijden is. Het zou dus heel goed kunnen dat bijvoorbeeld autofabrikanten en McDonald's samenwerken en de auto op een gegeven moment zegt: over zoveel kilometer kunt u korting krijgen op een kindermenu; ik zeg maar wat. Dit soort activiteiten zullen inderdaad ontwikkeld worden, zo verwacht ik. De vraag is vervolgens of dat privacygevoelig is, of dat het gewoon een aanbod is dat gedaan wordt, zoals dat nu ook op het internet wordt gedaan. Als u drie keer langs een bepaald schoenenmerk bent gesurft, krijgt u de komende maand immers iedere keer schoenen van dat merk te zien. De vraag is even of u het erg vindt om een aanbod te krijgen. Het wordt volgens mij pas erg als uw gegevens gebruikt worden zonder dat u weet dat dit het geval is. Dit soort ontwikkelingen zal zich dus voordoen. De wasmachine had ik nog niet gehoord, maar je zou in de toekomst je auto misschien zelfs opdrachten kunnen geven. Ik ken dat echter nog niet. Het andere punt was de aansprakelijkheid. Op dit moment geldt dat de bestuurder aansprakelijk is zolang hij achter het stuur van de auto zit, ook als hij rijdt met een meer autonoom systeem. Als er in de toekomst geen bestuurders meer zijn, zal daarvoor nieuwe regelgeving ontworpen moeten worden. Op dit moment hebben we de conventie van Wenen uit 1968, waarin wordt gesteld dat altijd iemand in een voertuig aanwezig moet zijn om het te kunnen besturen, net als dat er altijd iemand aanwezig moet zijn om een dier aan te kunnen sturen. U ziet dat het een oude conventie is, die nog uitgaat van paard en wagens en dergelijke. Om die

reden is in de Googlecar, hoewel die helemaal zelfstandig rijdt, nog steeds een stuur ingebouwd. We zullen dus opnieuw naar dit soort internationale regelgeving moeten kijken. Dat is waarom ik voorloper wil zijn en waarom ik met Duitsland en Oostenrijk heb gezegd: laten wij alvast een corridor vormen om te oefenen. We oefenen nu dus op verkeersmanagement. Een bezoek als aan München helpt mij ook om inzichten te krijgen. In Duitsland geldt namelijk een wet voor twee seconden afstand tussen auto's. In Nederland geldt dat je een veilige afstand moet aanhouden. Bij autonomous cars kan die afstand veel korter zijn. De vraag is dan of niet iedereen een meer open regel moet hebben. In maart ga ik naar de jaarlijkse vergadering van alle verenigde fabrikanten, om hen hierover tegelijkertijd te spreken. Ik ben heel blij dat ze mij toegelaten hebben omdat ik het belangrijk vind om dit soort aspecten te bespreken. Het moet niet zo zijn dat je, zoals we dat van de trein kennen, een ander veiligheidssysteem moet aanschakelen om überhaupt de grens over te komen. Ik ben dus op zoek naar standaardisering. Tegelijkertijd werpt iedereen zich hier nu op. Het zal dus nog complex zijn om een standaard te krijgen. Wij denken bijvoorbeeld na over de vraag wat voor satellietstelsel je langs de snelweg moet hebben om zo snel mogelijk informatie te kunnen leveren. Duitsland doet dat ook, maar weer op een andere manier...

De **voorzitter**: Omwille van de tijd wil ik u verzoeken om een klein beetje tempo te maken. We hebben nog een uur en tien minuten en er is nog een tweede termijn. We waarderen uw enthousiasme maar willen ook op tijd weer door naar volgende vergaderingen. Dat zal ook voor u gelden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is een terechte opmerking. Ik vind dit gewoon heel interessant. We kunnen er misschien een keer een heel AO over hebben.

Ik kom toe aan Bonaire. De verkeersveiligheid op de BES-eilanden is een aangelegenheid van de eilanden zelf. Dat geldt ook voor alle andere Nederlandse gemeenten; zo moet je het zien. Ze hebben hun eigen wegenverkeersverordeningen. Bonaire werkt op dit aan een modernisering. De Wegenverkeerswet is dus niet van toepassing. Qua verkeersveiligheid zijn er nu geen redenen om de regelgeving aan de decentrale bestuurders te onttrekken, omdat zij hun verantwoordelijkheid nemen. De handhaving, bijvoorbeeld op het dragen van autogordels, of op het gebied van de helmplicht of alcohol, zal moeten leiden tot verbeteringen. Ik weet dat mijn voorganger technische ondersteuning heeft geleverd aan de verkeersveiligheid op de BES-eilanden. Over de infrastructuur hebben we ook gesprekken met de BES-eilanden, maar dat is weer wat anders; dat gaat meer om investeringen. Er wordt dus door de eilanden zelf gewerkt aan de wegenverkeersverordeningen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik snap wat de Minister aangeeft, namelijk dat de decentrale bestuurders hiervoor verantwoordelijk zijn. Ik snap ook de mooie bewoordingen dat er gewerkt wordt aan modernisering. Ik ken de eilanden inmiddels goed genoeg. Mijn vraag aan de Minister is in hoeverre zij bereid is om, waar die nodig is, hulp te leveren vanuit het ministerie. Ik snap dat de verantwoordelijkheid daar ligt. Als er echter op wat voor terrein dan ook, bijvoorbeeld wetstechnisch, signalen van de eilanden komen, moeten ze het wiel niet zelf gaan uitvinden terwijl ze gebruik kunnen maken van de kennis en kunde die we in het Europees deel van het Koninkrijk hebben.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is het mooie van alle rapporten die wij hebben. Zij kunnen die ook allemaal lezen, zoals het SWOV-rapport en andere waarin wordt aangegeven hoe je de verkeersveiligheid kunt verbeteren. Mijn voorganger heeft hulp gestuurd. Ik zeg niet dat wij dat in de toekomst niet meer zullen doen, maar ik zal dat altijd

afwegen en bezien of er op dat moment mensen beschikbaar zijn die dat kunnen doen, want het is een kostbare aangelegenheid. Maar alle openbare informatie die we hebben kan men altijd krijgen, gebruiken en inzetten.

Ik kom bij de tractoren. Er is specifiek voor de 80 kilometerweg gevraagd of de verschillende wegbeheerders ze wel gaan toelaten met 40 km/u. In de discussie over kentekens heb ik altijd aangegeven dat het voor mij niet per se hoeft. Een Kamermeerderheid heeft echter gezegd dat zij het wil. Dat hing samen met het naar 40 km/u brengen. Op dit moment mogen heel veel tractoren de weg helemaal niet op. Als je het naar 40 km/u brengt, kun je het verkeer in ieder geval wat beter later doorstromen met een hoger tempo, en kun je door de kentekening in de gaten houden of ze het aankunnen en daarmee minder opstoppingen en minder onveilige situaties veroorzaken. Sommige wegbeheerders zeggen: ik weet niet of ze van mij op een 80 kilometerweg mogen. Dat is nu onderdeel van de discussie. Er zijn overigens tractoren die nog sneller kunnen dan dat. In de toekomst kun je de discussie voeren of het voor die tractoren op specifieke wegen kan gelden. De wegbeheerders, provincies en gemeenten zijn nu bezig om een afweging te maken tussen het economisch belang in hun regio en de verkeersveiligheid.

Mevrouw **Visser** (VVD): De kentekening van tractoren heeft een lange historie in de Kamer; zij heeft nog voor 2000 diverse standpunten ingenomen. De Minister geeft aan dat zij in gesprek is. Dit is een belangrijk punt, want wij gaan de sector belasten met 50 miljoen aan extra lasten. Als de wegbeheerders aangeven dat het allemaal leuk en aardig is maar zij het toch niet gaan doen, is echt de vraag waarom we dit in vredesnaam doorvoeren. Wat ons betreft geldt dan wel de voorwaarde dat het mag, maar komen we er op basis van een voorstel nader over te spreken. Het kan niet zo zijn dat we de sector met 50 miljoen belasten en vervolgens zeggen: u mag toch de weg niet op. Daar heeft niemand namelijk iets aan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De discussie met de wegbeheerders gaat over de 80 kilometerwegen, dus niet over de 50 en 60 kilometerwegen. Daarvoor gaat het zeker wel een oplossing bieden dat ze 40 km/u mogen rijden. Het is goed dat mevrouw Visser de lastenkwestie nog even herhaalt, want onze inschatting was inderdaad dat het 48 miljoen zou kosten. Inmiddels zien we in dat dit waarschijnlijk een stuk lager zal zijn. Ik kan het precieze getal nog niet geven, maar dat is een positieve mededeling aan de sector, namelijk dat we in staat zullen zijn om de administratieve lasten een eind omlaag te brengen.

Mevrouw **Visser** (VVD): We hebben de brief van oktober. De Minister geeft aan dat er positief nieuws te melden is. Dit is een belangrijk punt voor de sector, waarbij de discussie steeds is: wat levert het ons op en wat kost het ons? Daarom hebben wij de behoefte om die informatie snel te krijgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij kunnen we dat heel snel leveren, laat ik zeggen: binnen twee weken. Dan de MMBS'en. Mag men de reeds omgebouwde MMBS'en behouden of ga ik daar wat aan doen? Die omgebouwde MMBS'en krijgen ook een kenteken. De rijders moeten dus ook een rijbewijs hebben vanaf 1 juli 2015. Als de RDW twijfelt of een voertuig wel voldoet aan de eisen die we nu aan een MMBS stellen, wordt het niet gekentekend; dan heb je helemaal een probleem. We hebben dit natuurlijk gedaan om te voorkomen dat allerlei mensen – we hebben de voorbeelden hier wel eens gehad – sportauto's ombouwen tot een auto die nog maar 25 km/u kan,

zodat iemand er geen rijbewijs voor hoefde te halen. Dat is nooit de bedoeling geweest van deze regelgeving. Dan het CBR. Daar is inderdaad een ICT-storing geweest. Dat heeft niets te maken met oude gevallen. Het ging om het invoeren van nieuwe ICT-systemen die de verbetering van theorie-examens mogelijk maakte. Het CBR heeft het snel en goed opgelost, maar zo'n storing is natuurlijk altijd heel vervelend.

In voorgaande jaren hebben we het in deze commissie uitgebreid gehad over het pensioenverhaal. Ik heb geen enkele aanwijzing gekregen dat er op dit moment iets veranderd is ten aanzien van de oplossingen die toen gekozen zijn.

Zijn er naar aanleiding van het fraudegeval met die rijinstructeur voldoende middelen om een en ander aan te pakken? Ja, CBR en politie pakken dat aan. Zij hebben er voldoende middelen voor om dat te doen, zo is hun boodschap.

Tot slot kom ik toe aan de vragen van de heer Hoogland en anderen in deze commissie naar wat ik in de toekomst wil doen met de fietspaden en hoe ik ertegen aankijk. De drukte door groei van steden en de groei van het aantal fietsers en allerlei tweewielers is niet opgelost. Ik heb gezien dat er allerlei ideeën zijn over mogelijke maatregelen. Amsterdam heeft zijn eigen ideeën, maar ook de RAI en BOVAG hebben die, en er staan ideeën in de rapporten die we van de verkeersveiligheidsorganisaties hebben gekregen. Ik zie ook dat er verschil van mening is over de beste oplossing. We kijken nu naar de speed pedelec. De een zegt: maak het een snorfiets en laat hem op het fietspad. De ander zegt: maak het een bromfiets en zet hem op de weg. We zijn wat dat betreft dus gewoon nog niet klaar. Er komen ook nieuwe dingen op de markt. Ik zal samen met de grote steden bezien wat er allemaal voor ideeën leven en of ik daarin een rol kan spelen. Als zij bijvoorbeeld een voorstel doen voor snelheidsverlaging naar maximaal 25 km/u op het fietspad, zal ik bezien of dat een effect heeft. Als zij komen met diverse maatregelen, kunnen we met de verschillende partijen, de verkeersveiligheidsorganisaties, de gemeenten en de provincies, onderzoeken wat het beste en slimste is om te doen. U kent mij ook als liberale Minister. Ik hecht altijd veel waarde aan de vrijheden van gemeenten om zelf zaken op een goede manier in te vullen, maar ik geef als coördinerend Minister heel graag advies over wat slim en verstandig zou zijn om te doen. Dat hebben wij ook gedaan bij de fietsrotondes, waarvan we met CROW een voorbeeld gemaakt hebben dat we aan de gemeenten hebben aangeboden. Ik kom erop terug als we er verder in zijn, maar vooralsnog zijn er vele ideeën en zijn de ideeën in het veld nog niet op één lijn. Wij blijven erop doorstuderen.

Voorzitter: Visser

De heer **Hoogland** (PvdA): Is de Minister bereid om een specifiek onderzoek te doen – de Minister geeft aan dat zij het breder wil doen naar aanleiding van nieuwe voertuigen – naar de situatie in Amsterdam naar aanleiding van de vele discussies die we daarover hebben gevoerd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik voel mij verantwoordelijk voor het brede, nationale beleid. Ik kan best onderscheid maken tussen steden en andersoortige gemeenten waarin meer ruimte is, maar in principe vind ik dat je onderzoek en aanbevelingen breed moet kunnen toepassen. Als de gemeente Amsterdam zelf specifiek nog een onderzoek wil doen naar verplaatsing van de scooter naar de weg, moet zij dat vooral niet laten. Maar ik ga niet alleen voor Amsterdam een onderzoek doen. Ik betrek de grote steden en hun vraagstukken erbij, zoals ik net al zei. Als zij als algemeen vraagstuk inbrengen wat het betekent om een snorfiets te verplaatsen naar de openbare weg en dit ook

bij andere gemeenten speelt, zal dat worden meegenomen. Maar ik doe het niet apart en alleen voor hen. Ik zie dat niet als mijn rol en taak van Minister.

Voorzitter: Hoogland

De **voorzitter**: We gaan verder met de tweede termijn van de Kamer. Ik stel een spreektijd van drie minuten voor.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording op het onderwerp verkeersveiligheid en voor haar droombeelden over de toekomstige auto. We weten nu ook dat de nieuwe schoenen voor het ministerie voortaan vanuit de dienstauto besteld kunnen worden.

Nu weer met beide benen op de grond: ik hoorde de Minister zeggen dat zij een aanbod van de gedeputeerde van Overijssel heeft gekregen om te tekenen. Gaat zij dat ook doen en, zo ja, waarvoor tekent zij dan precies? Is dat de N35 2x2, en is dat bijvoorbeeld ook de ongelijkvloerse kruising N348 Zwolle-Enschede?

Ik sluit me aan bij het pleidooi van mevrouw Hachchi over de verkeersregelaars. Kan de Minister deze regeling naar de Kamer sturen, of in ieder geval doorgeleiden naar de bewindspersoon? Het is namelijk een onderwerp dat regelmatig terugkomt en waarvoor meerdere partijen hebben gepleit. Het is heel goed dat D66 daar nu weer even de vinger op legt. Ik steun dat pleidooi.

Dan het landbouwverkeer. Ik heb een suggestie om de kosten nog verder omlaag te brengen: doe het gewoon helemaal niet. Ik hoop dat een eerstvolgend kabinet hier als eerste een streep door zet.

Dan heb ik nog een vraag over de ondertunneling A10 Zuid. Kan de Minister toezeggen dat zij deze landtunnel conform de Wet basisnet zal beoordelen als het gaat om gevaarlijke stoffen?

Ten slotte vraagt de CDA-fractie een VAO aan omdat zij graag een Kameruitspraak wil over een aantal onderwerpen, waaronder het pleidooi voor het aanstellen van een rijkscommissaris. Dat is niet om het werk van de Minister over te nemen. Integendeel, die komt wat het CDA betreft rechtstreeks onder de Minister, maar moet er wel een stevige impuls aan geven. Aan het werk, zou ik zeggen.

De **voorzitter**: Er is een interruptie van mevrouw Visser. Ik stel voor dat we in tweede termijn één interruptie met een vervolgvraag doen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik heb een vraag op dat laatste punt. De heer De Rouwe heeft zelf aangegeven hoe hij denkt over de rijkscommissaris. Dat werd niet helemaal helder. Ook naar aanleiding van zijn interruptie op de Minister ben ik toch even benieuwd. De heer De Rouwe geeft terecht aan dat papier geduldig is en dat het gaat om maatregelen. Er ligt papier en er liggen achttien maatregelen. Ik kan me zo voorstellen dat het CDA niet met alle even gelukkig is. Het CDA zegt: er gebeurt te weinig mee. In het rapport wordt ook gezegd: als je dit allemaal doet, gaan we de ambities desondanks niet halen. Waar pleit het CDA voor? Ik heb namelijk het idee dat de heer De Rouwe misschien niet naar Friesland gaat maar ambieert om zich op te werpen als rijkscommissaris voor verkeersveiligheid, omdat hij geen vertrouwen heeft in de provincies. Blijkbaar vindt hij dat alles op rijksniveau geregeld moet worden. Vindt het CDA dus dat al deze maatregelen uitgevoerd moeten worden? Mij is namelijk niet helder wat het CDA precies voorstelt. Ik zie alleen maar papieren rompslomp en geen vertrouwen in de regionale of lokale overheden.

De **voorzitter**: Dat was een heel uitgebreide vraag. Ik vraag de heer De Rouwe om kort te antwoorden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Nou, dat is lekker. Ik krijg alles, allemaal verwijten, over me heen en mag daarop niet antwoorden?

De **voorzitter**: It's a hard life, maar ga uw gang. U had nog anderhalve minuut over in uw eerste termijn; die kunt u gebruiken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Laat ik alle aantijgingen die worden gedaan, afdoen als een beetje kolderiek en misschien ook gedaan uit frustratie. Ons punt is dat er heel veel maatregelen zijn. De Minister zei: in 2011 kwam ik ook al met maatregelen. Als we even het lijstje langsgaan: wat is daar nu van uitgevoerd? Heel veel niet. Als ik naar dit lijstje kijk, zie ik heel veel werk. Er is dus gewoon heel veel werk te doen. Met zijn allen, ook de VVD, hebben we in dit parlement al een paar keer gezegd: op deze manier halen we de doelstellingen niet. Het CDA wil dat we vasthouden aan de doelstellingen en dat we niet, zoals ook vandaag weer, ellenlange discussies aangaan over de manier waarop ze tot stand komen en over allerlei gewijzigde omstandigheden. Het CDA wil dat we gewoon aan het werk gaan en wil met de rapporten in de hand ervoor zorgen dat er concreet actie wordt ondernomen. Deze Minister wil dat ook; zij zegt het al jaren in het parlement. Maar ook in dit AO gaat haast drie kwart weer over de zelfsturende auto's. Dat is een prachtig mooie hobby – heel belangrijk, heel interessant – maar dit is voor ons corebusiness. Als we een Delta-commissaris voor water, voor droge voeten hebben, zeggen we: oké, dan willen we ook een Deltacommissaris voor veilig thuiskomen. Het gaat dan namelijk echt om mensenlevens. Er is genoeg werk te doen. Dat is geen diskwalificatie van al die organisaties. Nee, dat is juist steun en impuls geven. Ermee aan de slag, aan het werk; dat is ons pleidooi. Volgens mij is dat echt glashelder.

De **voorzitter**: Ik dank u zeer. Dat was een beknopt antwoord dat helemaal inging op de vraag, maar daar gaat u zelf over. Mevrouw Visser heeft een vervolgvraag. Ga uw gang, maar dan wel kort deze keer.

Mevrouw **Visser** (VVD): De heer De Rouwe praat eromheen. De voorstellen die in 2011 zijn gedaan, worden uitgevoerd. De evaluatie van de SWOV zit er ook bij. Daarin wordt aangegeven welke maatregelen uitgevoerd zijn. De vraag is nu concreet: waar pleit het CDA voor? Er liggen achttien maatregelen. Daarvan wordt gesteld dat, ook als je ze neemt, nog niet helder is dat we het gaan halen. Het CDA komt met een rijkscommissaris. Gaat het CDA nu zeggen: wij nemen die achttien maatregelen...

De **voorzitter**: Waar pleit het CDA voor is even de vraag die ik eruit haal, want anders gaat het te lang duren. Een kort antwoord graag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Waar pleit het CDA voor? Eén: vasthouden aan de doelstellingen, het aantal zwaargewonden en doden reduceren. Twee: uitvoeren van de plannen die we heel vaak bedacht en besproken hebben en waarbij steeds meer plannen komen, maar waarvan het schort aan de uitvoering. Drie: een rijkscommissaris die nu met alle partijen aan de slag gaat en een concrete uitvoeringsagenda maakt. Ik kan het niet duidelijker maken. Dit is waar het CDA voor pleit en dat doet het consequent.

De heer **Bashir** (SP): Ik vraag mij af of het voorstel van de heer De Rouwe niet gewoon een motie van wantrouwen is voor de Minister. Blijkbaar doet de Minister haar werk niet goed; zij voert de voorstellen niet uit of doet onvoldoende. Er moet nu blijkbaar iemand anders komen die de voorstellen uitvoert die de Kamer en het kabinet willen. Kan ik het zo interpreteren?

De heer **De Rouwe** (CDA): Dienden wij een motie van wantrouwen in toen we met de Deltacommissaris kwamen? Wat is dit nou voor karikatuur? Het is echt een typische SP-karikatuur. Als iets kennelijk anders gaat dan het moet, moet er direct een motie van wantrouwen ingediend worden. Dat is het praten in extremen. Daaraan doe ik niet mee. Ik zit serieus in dit onderwerp en wij komen met serieuze voorstellen. Als de heer Bashir gelooft in moties van wantrouwen die de SP tig keer om de meest onzinnige dingen indient, is dat zijn pakkie-an. Wij doen dat niet. Het is een serieus voorstel.

De **voorzitter**: Zo is duidelijk wat uw standpunt is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dank u wel, want het was namelijk de vraag of het wel duidelijk genoeg was.

De heer **Bashir** (SP): Dan begrijp ik totaal niet wat de rijkscommissaris meer moet gaan doen dan de Minister. Het maakt mij niet uit wie uiteindelijk de voorstellen uitwerkt die we met zijn allen willen, als ze maar uitgevoerd worden. Wie het uitvoert, is de verantwoordelijkheid van de Minister. Ik begrijp niet waarom de CDA-fractie voorstelt dat er een mannetje of vrouwtje onder de Minister komt die vervolgens de taken van de Minister moet uitvoeren. Het is toch het pakkie-an van de Minister? Als zij het niet goed doet, moet de CDA-fractie daar de Minister op aanspreken en afrekenen.

De heer **De Rouwe** (CDA): De Minister aanspreken en afrekenen doen wij ongeveer elk AO. Dat doen wij dus gewoon. Wij stellen samen met de SP vast dat wij veel ambities hebben maar de doelstellingen keer op keer niet halen. Wij hebben altijd waardering voor de werkwijze van de Minister. Wij zijn kritisch maar spreken ook regelmatig onze waardering uit. Misschien wat te weinig, maar ik ben hier niet om de hele tijd aan te geven hoe geweldig het allemaal is. Dan verspil ik echt mijn tijd. De rijkscommissaris doet hetzelfde als de Deltacommissaris. De politiek en overheid geven zo topprioriteit aan iets wat zij heel belangrijk vinden. Mijn vraag aan de SP is wat zij doet om het aantal doden en gewonden in het verkeer te laten dalen.

De **voorzitter**: We gaan geen vragen meer stellen. Dat gaan we echt niet doen. Uw antwoord op de vraag wat de rijkscommissaris moet doen, was duidelijk. Het woord is aan mevrouw Visser.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. U ziet: dat was een gepassioneerde discussie over een belangrijk onderwerp. We gaan de heer De Rouwe en zijn bijdragen missen. Wie weet zien we hem nog in een andere hoedanigheid. De Minister geeft aan dat ze ermee aan de slag gaat. Wat ons betreft is het echt een opdracht om samen met alle partijen op te pakken. Er geldt echt dat je in Overijssel of Friesland een andere oplossing moet zoeken dan in een stad als Amsterdam. Het verkeer is er anders en de maatregelen zijn dus ook anders. Er ligt de opdracht om dit regionaal met alle partijen op te pakken. Er geldt wel nationale wetgeving voor, en daarmee nationale regels. De helmplicht mag, om maar een voorbeeld te noemen, niet alleen gelden binnen de ring van Amsterdam. Dat brengt me op een volgend punt, ook naar aanleiding van de beantwoording door de Minister. We voeren de discussie over scooters, over speed pedelecs en over de manier waarop we omgaan met nieuwe zaken. Er ligt ook een brief over de aansprakelijkheid van fietsers. Ik wil de Minister oproepen om hieraan bij een volgend AO wat meer invulling aan te geven. Dit zijn namelijk discussies die continu zullen oppoppen, waarbij iedere partij zijn eigen belang heeft. Wat ons betreft moet er een kader komen waarbij de Minister een verhaal neerlegt over veiligheid en

doorstroming, maar ook over elementen als aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid, en zij een en ander integraal benadert. Als we zeggen «de speed pedelecs moeten toch naar de straat toe», maar bestuurders daarvan vervolgens niet aansprakelijk zijn en de automobilist altijd wel, zou dat gekke situaties opleveren. We hebben van de partijen allerlei voorstellen gekregen, maar willen dat ook de Minister een nadere beschouwing geeft over de toekomst als het gaat om de eerdergenoemde drie elementen. We moeten er tijdig op anticiperen. Ik ben blij met de toezegging van de Minister dat zij niet alleen naar 2020 kijkt maar ook de doorkijk naar 2025 maakt. Dan is er namelijk ander verkeer, waarvoor je met andere oplossingen zult moeten komen en je andere zaken zult moeten regelen.

Dan een ander punt. Ik heb een hartenkreet over de communicatie. De Minister gaf een aantal voorbeelden van goede communicatie door Rijkswaterstaat. Ik ben een automobilist die vaak op de A4 rijdt en heb nu te maken met allerlei files. De VVD heeft daarover vragen gesteld. Het antwoord daarop was: Rijkswaterstaat heeft op zaterdag een advertentie geplaatst in de landelijke dagbladen en heeft een regionale nieuwsbrief gestuurd. Ik gun allerlei kranten hartstikke veel maar dat bereikt heel veel automobilisten niet. De Minister is heel lyrisch over de zelfsturende auto's. De VVD ook, zo zeg ik tegen de heer De Rouwe, want wij geloven er echt in dat het Nederland koploper kan maken. Als we dat met elkaar kunnen regelen, namelijk het op een innovatieve manier ervoor zorgen dat je Nederland vooruit krijgt, moet Rijkswaterstaat ook in staat zijn om de automobilist op een andere manier te bereiken dan via een regionale website, nieuwsbrief of eenmalige advertentie.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik dank de Minister en haar staf voor de beantwoording van de vragen. Ook dank ik haar voor de toezegging om te kijken naar de kruiscamera's die achter de matrixborden zouden moeten komen te hangen. We wachten de brief van de Minister daarover af. Ik heb gevraagd naar het CBR en de ICT-systemen, net als naar een update over de problematiek met het pensioendossier. Ik heb ook specifiek gevraagd naar het geval in Den Helder en of het Openbaar Ministerie daarbij voldoende bevoegdheden heeft. Wij hebben gehoord dat de bewuste rijkschoolhouder nog steeds kan functioneren, al dan niet onder een andere naam. Hij is weliswaar betrapt op het omkopen van een examinator, maar kan blijkbaar nog steeds functioneren en kan via collega's of wie dan ook zijn werk blijven doen. Ik vraag me af of dat gewenst is. Wellicht kan de Minister daarop nog ingaan.

Tot slot de vraag over MMBS. De Minister zei: bestaande auto's worden op kenteken gezet. De vraag is of zij op een autokenteken worden gezet, want deze auto's voldoen niet aan de eisen voor een tractor kenteken; dat is volgens mij niet het geval. Wellicht kan de Minister er nog naar kijken. Helemaal tot slot ben ik het niet eens met de Minister over de sanctiëring bij de verplichte toets voor rijinstructeurs. Bijscholing is prima; dat vinden wij heel belangrijk, maar geen enkel ander vergelijkbaar beroep kent deze sanctiëring. Het is nu oneerlijk geregeld, want als je het toneelstukje niet opvoert, krijg je een sanctie. Maar als je fraudeert en een examinator omkoopt, mag je gewoon door blijven functioneren als je maar een andere naam aanneemt.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording. We nemen in dit huis het onderwerp van verkeersveiligheid, de doelstellingen en de maatregelen die nodig zijn om die ambitie te halen allemaal serieus. Ik heb de Minister goed gehoord. Zij zei zelf letterlijk: ik voel mij de commissaris van verkeersveiligheid. Ik snap de zorgen van collega De Rouwe – dat wil ik benadrukken – maar ik heb de toelichting beluisterd die de Minister gaf over de ambities en doelstellingen. Zij onderstreept dat ze de ambitie niet loslaat. Voor de zomer zullen we met

elkaar bekijken waar we dan staan wat betreft de maatregelen en wat behaald is.

Dan de rompslomp voor verkeersregelaars. De Minister komt in tweede termijn terug op de vraag wanneer zij de Kamer kan informeren, nadat zij het met haar collega van V en J geregeld heeft. Net als mijn collega aangaf, wil ik de regeling richting de Kamer hebben. Ik wil dus het antwoord van de Minister hierop horen.

Dan de schriftelijke vragen die D66 gesteld heeft over de veiligheid van wegwerkers. Ook ik heb voor de tweede termijn een en ander uitgezocht: het zijn andere vragen dan die welke andere partijen op dit punt hebben gesteld. Die gingen mede over de rode kruizen. Onze schriftelijke vragen zijn in januari gesteld. Vorige week is er een uitstelbrief van het ministerie gekomen waarin staat dat de antwoorden nog komen. Ik hoop dat die antwoorden alsnog komen.

Ik ben juist heel blij met het enthousiasme van de Minister over de zelfrijdende auto en de innovatie op dat terrein. Ik benadruk nogmaals graag de aandachtspunten privacy, aansprakelijkheid en internationale standaarden, maar de Minister heeft die scherp voor ogen.

Ik eindig met Bonaire. Ik begrijp dat de Minister verwijst naar de verantwoordelijkheden. Die heb ik ook altijd scherp voor ogen als het gaat om de drie eilanden die nu onder Nederland vallen, namelijk Bonaire, Saba en Statia. De Minister verwijst naar haar voorganger en geeft aan dat er dus wel degelijk bereidheid is van het ministerie om te ondersteunen als erom gevraagd wordt. Ik leg het bij de Minister neer: de verantwoordelijkheid ligt bij Bonaire, maar als men daar aan de bel trekt, moet de deur bij het Ministerie van I en M ook echt opengaan. Zo hoeft men het wiel niet opnieuw uit te vinden als wij aan deze kant van de oceaan kunnen helpen om de veiligheidssituatie op het eiland te verbeteren. Daar wil ik mee eindigen.

Voorzitter: Visser

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik heb een drietal punten. Ik ga allereerst even in op het algemene deel van de verkeersveiligheid. Ik deel niet de toon maar wel de inhoud van wat de heer De Rouwe zegt over de doelstellingen. We kunnen er hier lang over praten maar als we ze niet bijstellen en verder niets doen, gaan we het nooit redden met het aantal verkeersgewonden. De vraag is wanneer wij actie kunnen verwachten en op welke manier, om uiteindelijk een reductie te bewerkstelligen van het aantal ernstige verkeersgewonden. Op deze manier gaan we het niet redden. Wij snappen dat er omstandigheden veranderd zijn, maar dit gaat om iets belangrijks. Ik verwacht dus nog wel iets meer actie van het kabinet hierop. De vraag is even welke en wanneer wij hierover geïnformeerd worden. Anders blijft het een beetje bij mijn studie-argumentatie hangen. Ik heb lang over mijn studie gedaan, want na het missen van een tentamen zei ik altijd: dan stellen we gewoon de doelstelling wat bij en doen we er wat langer over. Bij een studie is dat leuk en kon dat, in ieder geval in die tijd wel, maar dit gaat echt over een serieus iets. Ik verwacht dus wel wat van de Minister.

De Minister heeft aangegeven dat zij in tweede termijn ingaat op de achteruitrijcamera. De vraag is of zij dat even wil doen en of zij daarover anders een brief wil sturen.

Verder geeft de Minister aan dat zij een aantal nieuwe voertuigen die plaats gaan nemen op het fietspad best wel breed wil onderzoeken. Hoe wil zij dat gaan doen en wanneer kunnen wij daarvan het resultaat verwachten?

Voorzitter: Hoogland

De vergadering wordt van 12.19 uur tot 12.25 uur geschorst.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De Kamer had nog twee antwoorden uit de eerste termijn tegoed. De eerste is hoe het zit met de achteruitrijcamera's bij vuilnisauto's. Amsterdam heeft dit al verplicht, zo hebben wij uitgezocht. Alle vuilnisauto's kunnen hiermee nu uitgerust worden. Ik zal dit in brede zin onder de aandacht van de gemeenten brengen. Wij hebben altijd overleggen met IPO en VNG; ik breng het daarbij onder hun aandacht. Wij kunnen niet per gemeente in kaart brengen hoeveel vuilnisauto's zo'n camera hebben. Ik denk niet dat dit het meest interessante is. Het is vooral interessant om ze erop te wijzen dat dit onderdeel kan zijn van een veiliger omgeving. Ik zal dat dus mede namens de Kamer onder de aandacht van de gemeenten brengen. Een andere vraag die openstond, betreft de verkeersregelaars. Wanneer krijgen wij van de politie het voorstel voor vermindering van de lasten voor verkeersregelaars en wanneer kan dat naar de Kamer? V en J geeft aan dat het voorstel verwacht wordt in het voorjaar van 2015. Ik neem aan dat men dat ook verwerkt. Ik ben afhankelijk van de input van de politie maar laten we aannemen dat een en ander in het voorjaar van 2015 gebeurt. Dan kunnen de stappen die V en J op basis daarvan zet dus naar de Kamer. Wij moeten het vervolgens in de Wegenverkeerswet aanpassen. Mijn reactie gaat dan naar de Kamer. Ik ben dus wel afhankelijk van wat men aanlevert; V en J denkt dat het in het voorjaar zal zijn. Het CDA heeft gevraagd naar de N35, mede naar aanleiding van de vragen van de VVD en de PvdA daarover. Ik moet de definitieve ondertekening zelf te zijner tijd nog goedkeuren, maar ik geef vast een transparante blik op wat het waarschijnlijk gaat worden. Ik heb begrepen dat de verkenning voor het traject N35 Nijverdal-Wierden vrijwel is afgerond. Daar kan binnenkort een voorkeursalternatief worden voorgesteld, dat op dat traject een verbreding van 2x2 en een ongelijkvloerse kruising bij Nijverdal met de N347 inhoudt.

Er is ook een vraag gesteld over de N348. Op 27 oktober is een bestuurs-overeenkomst getekend over veiligheid en bereikbaarheid. Daarvoor is geld beschikbaar gesteld, in totaal 15 miljoen: 5 door het Rijk en 10 door de provincie. Bij het kruispunt Oss – dat zal de heer De Rouwe waarschijnlijk nog beter weten dan ik – is geld gereserveerd voor een parallelweg, voor uitbreiding van het kruispunt en voor opwaardering van de verkeerslichten, de VRI. De heer De Rouwe vroeg specifiek of er een ongelijkvloerse kruising kwam. Die zit niet in de plannen, want die kost tientallen miljoenen. Dat gaat ver boven de budgetten van 3,1 miljoen die er nu voor gereserveerd zijn. De oplossingen die door beide zijn gedefinieerd, zien eruit als goede oplossingen. Ik denk dat we weer een mooie stap vooruit kunnen zetten in de regio op de diverse wegen.

Ik kom nog maar weer eens even bij de punten van het CDA over de verkeersveiligheid. In een fel debat gaf de heer De Rouwe aan dat er onvoldoende gerealiseerd was. Ik wil daar nog een keer afstand van nemen. Ik vind dat we goede voortgang boeken met de maatregelen die we hebben opgeschreven en al aan het nemen zijn. Helaas halen we daarmee niet wat we willen halen, maar dat betekent niet dat ze niet uitgevoerd worden, zoals een paar keer werd gezegd. Sterker nog, in de monitor voor 2014 concludeert de SWOV dat er veel vooruitgang is geboekt met het nemen van de geplande maatregelen, dat dit positief is en dat het vooral geldt voor een van de belangrijkste acties, de lokale aanpak veilig fietsen. De komende jaren moet duidelijk worden of de maatregelen de gewenste effecten sorteren. De SWOV geeft daarmee aan dat het allemaal gestart is en dat het loopt, maar dat we alleen nog niet helemaal meetbaar kunnen maken wat de effecten zijn. Ik wil het dus even in perspectief plaatsen. Dat zegt niet dat ik tevreden ben. Ik heb niet voor niets om een nieuw pakket maatregelen gevraagd. Daarmee ga ik ook hard aan de slag. Ik zal de Kamer daarover zo snel mogelijk adviseren. Ik ben nooit bang voor een dreiging van anderen die ook nog op dit terrein aan de slag gaan, maar zoals u al had begrepen, vind ik het inzetten van

een nationale commissaris een heel zwaar middel voor iets waarvoor we in gezamenlijkheid, de gemeenten, het Rijk, de provincie en ik, de verantwoordelijkheid moeten pakken. Ik doe dat straks ook graag samen met eventuele provinciale gedeputeerden, afhankelijk van hun portefeuille.

De heer De Rouwe heeft gevraagd wat ik ga doen met de ondertunneling van de A10. Bij het uitwerken van het plan voor de A10 Zuid, het project Zuidasdok, moet ik een keuze maken in welke categorie gevaarlijke stoffen door de tunnel vervoerd mogen worden. Die afweging wordt op dit moment gemaakt. Er wordt gekeken naar een vergelijking tussen de kosten, de veiligheid voor de bebouwde omgeving en de mogelijke routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het tracébesluit zal ik die keuze duidelijk maken. De Kamer kan daar dus op reageren.

De heer De Rouwe geeft aan dat het kenteken voor tractoren en MMBS'en wat hem betreft eigenlijk helemaal niet hoeft. De VVD had daar ook al een soort opmerking over gemaakt. Ik zou mij er terdege van bewust zijn als beide partijen zeggen: laat maar zitten. Maar ik voer op dit moment de motie uit die de Tweede Kamer heeft aangenomen.

Als de Kamer er anders over denkt, hoor ik dat graag in deze tweede ronde, want dan kunnen we er nog een en ander aan doen. Anders is het iets voor een nieuw kabinet. Soms krijg je iets en soms krijg je iets wat je niet wilt. Ministers moeten uiteindelijk uitvoeren wat een meerderheid van de Kamer wil.

De woordvoerder van de VVD heeft gezegd: u zegt dat u de fietspaden nader zult onderzoeken, maar maak dat nou eens even wat concreter. Ik denk dat zij er gelijk in heeft dat we dat snel inzichtelijk moeten maken. Het probleem gaat zich immers op steeds meer plekken voordoen, niet alleen door nieuwe voertuigen maar ook door bestaande situaties. Ik zei al dat ik de komende maanden met de grote steden en andere stakeholders aan de slag ga om de drukte op het fietspad nader te bezien. Ik zal ervoor zorgen dat we dat zo snel mogelijk omschrijven in ideeën voor de manier waarop we dat nader willen onderzoeken en over de vraag of we er nadere regelgeving voor nodig hebben. Ik denk dat wij daar voor de zomer een eerste inzicht in moeten kunnen geven. Dat zal ik dus doen. Het is een te groot probleem om er te lang over na te denken.

Mevrouw Visser vraagt naar de communicatie van Rijkswaterstaat anders dan via de plaatselijke kranten alleen. Dat is ook heel belangrijk. Bij Rijkswaterstaat is de communicatie over hinder en nieuwe situaties altijd al een heel belangrijk aandachtspunt geweest. Hij besteedt daar ook echt wel veel aandacht aan. Op het gebied van innovatie loopt een programma, Beter geïnformeerd op weg. Daarbij bekijken we nu samen met het bedrijfsleven hoe we meer aandacht kunnen besteden aan de verbeteringen en innovaties ten aanzien van verkeersinformatie en verkeersmanagement, bijvoorbeeld door incarinformatie te leveren en meer individueel te doen. Zoals u weet, zijn heel veel van de navigatiesystemen nog cd'tjes die eens in het jaar, op het moment dat de auto een grote beurt krijgt, vernieuwd worden. Dat zijn dingen waarover ik met de autofabrikanten spreek, want het is vreemd dat je via je telefoon wel actuele informatie kunt krijgen en via een navigatiesysteem maar zeer beperkt. Voordat ik weer te diep op dit soort onderwerpen inga, zeg ik: het heeft zeker mijn aandacht.

De SP vroeg: hoe kan het dat u zegt dat er in Den Helder voldoende bevoegdheden zijn maar deze rijschoolhouder nog door blijft functioneren? Ik heb gehoord dat de rijschoolhouder geen relatie meer heeft met het CBR. Ik zal dat nogmaals checken. Als de heer Bashir zegt: hij doet het onder een andere, wellicht een valse, naam is het natuurlijk heel complex om iemand terug te vinden. Hebben wij voldoende middelen om iemand aan te pakken die fraudeert? Ja, maar als iemand vervolgens andere frauduleuze handelingen verricht om uit beeld te blijven, wordt het weer heel complex. Ik zal het nogmaals checken bij het CBR. Ons antwoord

was: hij heeft geen relatie meer met het CBR en de middelen om iemand aan te pakken als hij gesnapt is, zijn gewoon gedegen en goed. Daar hoeven we geen nieuwe rechtsmiddelen voor toe te passen.

De heer Bashir vroeg of MMBS'en een auto- of tractorkenteken krijgen. Ze vallen in de tractorcategorie, dus in dezelfde regeling van kentekenplicht als tractoren. Het zijn heel diverse voertuigen. Ze worden vooral bedrijfsmatig gebruikt, zoals de srv-wagen, die u misschien nog kent van vroeger. Ze zitten daarom niet in de categorie van de auto.

Mevrouw Hachchi heeft gevraagd of de deur voor Bonaire openstaat als er vragen zijn over verkeersveiligheid. De deur staat open, zo zeg ik haar toe.

De heer Bashir heeft nog een keer de opmerking gemaakt dat hij het niet eerlijk vindt dat er met betrekking tot rijgeschiktheid een sanctionering plaatsvindt. Dan kom ik toch weer met hetzelfde antwoord: de branche wil dat ik de kwaliteit van de rij scholen verder optimaliseer. Hij is juist voorstander van de sanctioneringsmaatregel. Ik hecht er belang aan om de branche, die een meerderheid vertegenwoordigt, daarin te volgen.

De heer Hoogland heeft vragen over Amsterdam gesteld. Die neem ik in brede zin mee bij mijn rondje, zoals ik al heb gezegd. Ik kom terug op de verschillende acties die we nu gaan ondernemen in het kader van de verkeersveiligheid. Ik zal concreet zijn over de vervolgmaatregelen, ook over de vraag wanneer ze uitgevoerd worden. Het gaat inderdaad niet alleen om ambities; het gaat om concrete maatregelen, concrete partijen en concrete verantwoordelijkheden. Een en ander zal de Kamer van mij krijgen.

Volgens mij waren dat de antwoorden op de vragen.

De heer **De Rouwe** (CDA): De Minister is wel ingegaan op de landtunnel bij de A10, maar mijn vraag was of er wordt getoetst aan het Basisnet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik had het Basisnet in het verleden in mijn portefeuille. Daarin is gedefinieerd voor welke gebieden wij een basisnet zien voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en welke afspraken er zijn tussen gemeenten en vervoerders om daarmee te werken. Ik weet dat er specifieke gebieden zijn aangewezen. Ik weet niet of dit er specifiek onder valt, maar ik hoor naast mij fluisteren dat het er inhoudelijk in ieder geval binnen past. Het zal in het tracébesluit zitten; de Kamer kan er dan alle vragen over stellen die zij wil stellen. Ik weet alvast dat de vraag over het Basisnet erbij zal horen.

De **voorzitter**: Ik dank de Minister en haar ondersteuning voor de beantwoording en de aanwezigheid bij het AO. Ik zal een aantal toezeggingen doornemen.

- De Minister zal voor de zomer van 2015 met een uitgebreide reactie op het SWOV-rapport komen, onder andere over de daarin vervatte maatregelen.
- De Minister zal bezien wat de mogelijkheden zijn om in ieder geval voor het volgende algemeen overleg Wegverkeer en Verkeersveiligheid camera's te gebruiken om te controleren of weggebruikers rode kruizen negeren.
- De Minister zal nieuwe informatie over de kosten voor de wegbeheerders van het op de weg toelaten van tractoren binnen twee weken aan de Kamer doen toekomen.
- De Minister komt zo snel mogelijk naar de Kamer met het voorstel voor de aanpassing van de Wegenverkeerswet inzake de problematiek rond de verkeersregelaars.
- De Minister zal voor de zomer van 2015 met een integraal onderzoek komen waarbij meer invulling wordt gegeven aan de discussie over... Hoe zullen we dat nou eens formuleren? Ik kijk even naar de Minister zelf.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het gaat om de drukte op het fietspad; dat is een mooie formulering. Maar u, voorzitter, zei: de Minister komt met een integraal onderzoek. Ik vraag natuurlijk alle partijen wat zij erin willen hebben en wil dan een voorstel doen voor wat er voor onderzoek komt. Zoals het nu werd gezegd, klinkt het alsof ik het dan al klaar heb. Dat zou heel knap zijn; het is een complex probleem. Het wordt een integraal voorstel voor het oppakken van de problematiek van de drukte op het fietspad, laat ik het zo zeggen.

De **voorzitter**: Dan zegt u precies wat er stond, op de laatste paar woorden na. We concluderen het zo.

De heer De Rouwe van het CDA heeft om een VAO verzocht. Dit verzoek zal bij de griffie plenair kenbaar gemaakt worden. Ik wens iedereen een behouden thuisvaart.

Sluiting 12.40 uur.